car
MART
2018
SAYI 117

800 KM'LİK SÜRÜŞ

YENİ MEGANE RS
AVRUPA'NIN EN İYİ YOLLARINDA

BMW, JAGUAR VE VOLVO

Yeni X2, E-Pace ve XC40 ile savaşıyor

Moda kurbanı mı, yoksa küçük SUV'lar kurtarıcı mı? Karar veriyoruz...

MOTOSİKLET REHBERİ

Türkiye'de satılan tüm 2018 modeller

BÜYÜK REKABET

McLaren 720S ve Honda NSX
Bu iki süper otomobil Tokyo sokaklarında

DEV TEST

MERCEDES - AUDI - VOLVO
DEV STATIONLAR GELİYOR

MH MEDIA
ISSN 1303-8230
SAYI 1: 2018/3 Fiyatı:10 ₺ KKTC:12 ₺

Stil coupe der.
Macera SUV der.
Ben Arona derim.

Yeni SEAT Arona.

Kendi yolunu çiz.

Başkaları ne derse desin, ne isterse istesin sen kendin ol, istediklerini yaşa. Yeni SEAT Arona ile tanış, hayallerini yaşamaya hemen başla.

SEAT

SEAT'ın tercihi Castrol

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv

Arona modelinin ortalama CO_2 salınımı 105-113 g/km, ortalama yakıt tüketimi 4-5 lt/100 km değerleri arasındadır. İlandaki araç, renk ve donanım özellikleri açısından farklılık gösterebilir. Doğuş Otomotiv; SEAT modellerinde fiyat, teknik özellik, donanım ve renklerde değişiklik yapma hakkını saklı tutar. Yeni Arona ile ilgili detaylı bilgiye SEAT Yetkili Satıcılarından ve seat.com.tr adresinden ulaşabilirsiniz.

EDİTÖRDEN.

Sol Şerit

10. YIL

İletişiMania!..

İletişim biz gazeteci, yayıncı ve editörlerin olmazsa olmazı...
Tıpkı tüm markaların pazarlama müdürleri ve ekiplerinin de olmazsa olmazı olduğu gibi...
Özellikle otomobil markaları ve otomotiv sektöründeki yönetici arkadaşlarla iletişimde, bu konuda hassasiyet, nezaket bekliyor olmamız abesle iştigal olmasa gerek.
Yani olması gereken, basit, sade olanı; medeni platformda, profesyonellik gereği iletişimde olmak, konuşmak klasik bir rutin...
30 yıldır basın sektöründe gazetecilik, dergicilik, yayıncılık ve editörlük yapan biri olarak, kimi zaman temsil ettiğim medya ve kurum adına gazetemle, dergimle ilgili iletişimde olduğumuz markalar oluyor.
Bu markaların birçok yöneticisi ile işimizin rutini olarak, konuşuyoruz, yazışıyoruz, her daim iletişimde olmaya çalışıyoruz...
Son bir iki yıldır yeni trend ise, "yaz abi", "whats app mesajı atın lütfen" gibi mesajlar...
Bana göre bu nezaketsiz ve şık olmayan bir durum. Bana "geri kafalı" diyenler olabilir ama ben iletişim detayında konuşmayı tercih ederim ve her zaman daha şık ve profesyonel bulurum.
Diğeri ise, yani mesajlaşma bana ruhsuz ve gayri profesyonel geliyor. Her zaman dediğinizi ifade edemiyorsunuz, yanlış anlaşılmalar oluyor, bazen de gereksiz yazışmalar ve sonucu olarak da gerilmeler, sinirlenmeler...
İşte tüm bunlara mahal vermemek için ses yönetimi ile iletişim, yani ya telefonla ya da toplantı düzenleyerek yüz yüze konuşulmalı...
Konuşmalıyız, yazışmamalıyız...
Bu çok ruhsuzca ve bence hiç profesyonelce değil...
Bazıları, "abi mesaj at, vaktim yok, toplantıdayım..." der ama sizinle 10-15 dakika uzun uzun mesajlaşmaya üşenmez. Bu süreçte, sizinle 2 dakika telefonla konuşmaktan imtina eder...
Buna ancak, "Bu ne perhiz, bu ne lahana turşusu" denir...

Yıllar bazen ilişkileri de, iletişimi de yoruyor...
TV starlarının yüzünün eskidiği gibi, otomotiv sektöründe de profesyonel işbirliği iletişiminde de iletişim nezaketi ve saygısı deforme oluyor.
Hele de benim gibi, hem editör olup hem de yayın sahibi olunca, iş proje reklam ve benzeri işbirliği tekliflerini uzun yıllar konuşunca, birçok insanın iletişim nezaketi, hoşgörüsü ve lafta söylenen profesyonelliği deforme oluyor...

Sevgili kadınlarımızın, annelerimizin, eşlerin, sevgililerin, kardeşlerin, kadın iş arkadaşlarımızın özetle tüm kadınlarımızın 8 Mart Kadınlar Günü'nü kutlarım...
Bu vesile ile Kadın-Erkek ayrımcılığına da karşı olduğumu ve protesto ettiğimi belirtmek isterim...

Nisan'da görüşmek üzere, sevgiyle ve trafikte güvenle kalın.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU

mahmuthayirlioglu
@mahmuthayirli

@cardergisi

car
BU ÜLKELERDE BULABİLİRSİNİZ
BRAZIL
CHINA
INDIA
ITALY
KOREA
MALAYSIA
SOUTH AFRICA
SPAIN
THAILAND
TURKEY

car

MART 2018

76 Pratiklik ve şehir içinde havalı bir otomobil istiyorsunuz ama herkes gibi SUV'lara kapılmak istemiyor musunuz? Mercedes, Audi ve Volvo size kendi çözümlerini sunuyorlar.

6 Sektörel

6 Yeni Wrangler ve G-Sınıfı Bir ikonu nasıl yenilersiniz?
Jeep ve Mercedes'in içindeki isimler, yeniden doğan off-road araçlarını anlattılar ve Land Rover'ın uzun zamandır beklenen Defender'ı için ilham verdiler.

10 İşte dünyanın en büyük 10 otomobil üreticisi...
2017'de en çok otomobili ve hafif ticariyi kim sattı? Zirvedekiler sizi şaşırtabilir.

14 Teknoloji

14 Multimedya sistemleri daha akıllı, daha kullanışlı ve daha hızlı oluyor

16 Bu hidrojenli SUV'un fark yaratması için 5 neden

18 İlk sürüş

18 Alfa, adeta bir Lamborghini yarattı
Urus kendine has bir araç olabilir. Ama 510 HP'lik Stelvio QF de, neredeyse bir spor otomobil gibi viraj alıyor.

22 Fark yaratıyor
Alpine'in dikkat çeken geri dönüşüyle, dinamiklik yeni bir boyut kazanıyor.

26 X-Class pick-up dünyasında çıtayı yükseltti
Mercedes-Benz Türk, pick-up dünyasında sınırların ötesine geçen X-Class ile Güsem Yeşilvadi'de basın test sürüşü etkinliği gerçekleştirdi.

29 Köşe yazarı

29 "Elektrikli bir Ferrari, telleri olmayan bir Fender Start gitarı gibi olacaktır; tasarımı güzel ama müzik yok!"

31 "Bir JCB iş makinesi markası otomobili SUV pazarında büyük bir karmaşa yaratabilir"

42

Yeni Megane RS, VW Golf GTI modelini mağlup eden çok yönlü bir araç olabilir mi? Yada Honda Civic Type R'ın tacını alabilir mi? Bunu öğrenmek için 800 kilometrelik bir yolumuz var.

Konular

51
Motosiklet Rehberi 2018

70
"Nissan büyümeye devam edecek"
Nissan Türkiye Genel Müdürü Sinan Özkök'le bir söyleşi yaptık.

86
En büyük düşmanlar
McLaren ve Honda'nın son F1 ortaklığı, hezimetle sonlandı. Şimdi her ikisi de yolda 'günlük süper spor otomobiller' sunuyorlar ama burada da bir fikir ayrılığı var: Bu iki araç daha farklı olamazdı...

MH MEDIA

Cenap Şehabettin Sk. No:47/1 Koşuyolu - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 325 39 19 pbx
Faks: +90 216 325 37 47

İMTİYAZ SAHİBİ
MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti. adına
Melisa Hayırlıoğlu
melisa@medyalink.com.tr

GENEL MÜDÜR
Elif Eren Övdür
elif@medyalink.com.tr

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
Mahmut Hayırlıoğlu
mahmut@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ahmet Said Özen
ahmet@medyalink.com.tr

HABER MÜDÜRÜ (SORUMLU)
Yasemin Neslihan Kirpikli
neslihan@medyalink.com.tr

GÖRSEL YÖNETMEN
Serkan Korkmaz
serkan@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ
Hazal Hayırlıoğlu, Suat Çalış

KATKIDA BULUNANLAR
Fatih Yurdatapan, Yasin İnce, Tolgahan Karakaya, Berent Yaşar Göksu

REKLAM

Genel Müdür **Elif Eren Övdür**
elif@medyalink.com.tr

Reklam Direktörü **Sinem Doğru**
sinem@medyalink.com.tr

Reklam Yönetmeni **Bahar Aslan**
bahar@medyalink.com.tr

Rezervasyon
Filiz Mutlu
filiz@medyalink.com.tr

Tel: +90 216 325 39 19
Faks: +90 216 325 37 47

Basıldığı Yer: **Ege Basım**
Esatpasa Mahallesi, Ziya Paşa Caddesi,
34704 Ataşehir/İstanbul
T: +90 216 470 44 70
F: +90 216 472 84 05

Baskı Tarihi: 26 Şubat 2018
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık
Dili: Türkçe
Konusu: Otomobil
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım A.Ş.

BAUER

DÜNYADA CAR
İngiltere, Brezilya, Çin, Güney Afrika, Hindistan, İtalya, İspanya, Ortadoğu, Romanya, Rusya, Tayland, Ukrayna, Yeni Zelanda, Yunanistan

CAR, Bauer'in lisanslı yayınıdır. Türkiye'deki tüm yayın hakları MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti.'ye aittir. Dergide yayımlanan yazı ve fotoğrafların tüm hakları CAR Türkiye'ye, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir. İzin alınmaksızın tümüyle ya da kısmen kullanılamaz. CAR Türkiye, basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.

www.vw.com.tr

Yeni Amarok Canyon.
Ortalıktan kaybolma lüksü.

Bir dağın başında, bir ormanın derinliklerinde, belki de haritada bile olmayan bir yolda... Yeni Amarok Canyon ile aklınızdan geçen herhangi bir yerde olma özgürlüğüne sahipsiniz. Kendine hayran bırakan detayları, yenilenen donanımı ve üstün özellikleri ile Yeni Amarok Canyon, Volkswagen Yetkili Satıcılarında sizi bekliyor.

- **3.0 litre V6 motor, 204 PS güç**
- **Bi-Xenon farlar ve LED gündüz sürüş farları**
- **Sadece Canyon'a özel bal turuncu renk seçeneği**
- **"Canyon" koltuk kumaşı**
- **Turuncu dikişli direksiyon, emniyet kemeri ve vites topuzu**
- **Sportif çamurluklar ve 17" Aragua alüminyum jantlar**
- **Mat siyah sportif bar ve yan barlar**

V6 4MOTION

Ticari Araç

Doğuş Otomotiv | Trafik Hayattır

DANIŞMA HATTI: (0216) 266 54 98

Volkswagen Finans

Volkswagen'in tercihi Castrol

Fotoğraftaki aracın görüntüsü satışa sunulan modellerimizden farklılık gösterebilir.

SEKTÖREL.

Yeni Wrangler ve G-Sınıfı

Bir ikonu nasıl yenilersiniz?

Jeep ve Mercedes'in içindeki isimler, yeniden doğan off-road araçlarını anlattılar ve Land Rover'ın uzun zamandır beklenen Defender'ı için ilham verdiler.

GÜÇ NEREDEN GELİYOR?
Wrangler'ın ABD tanıtımında iki V6 gösterildi. Bunlar 3.6 litre benzinli ve 3.0 litre dizellerdi. Ayrıca yarı hibrit destekli 2.0 litre turbo da olacak ve sekiz ileri otomatik şanzımanla eşleştirilecek.

HAYIR, **1987 YILINA AİT** bir ikili test yapmıyoruz. Buradaki araçlar, 2018'de doğan tamamen yeni Jeep Wrangler ve Mercedes-Benz G-Sınıfı. Her ne kadar atalarına benzeseler de, tamamen yeniler. Land Rover, tamamen yeni Defender'ın gelişimine geçen yıl başladı ve biz burada yeni bir ikonun nasıl yapılacağını bir grup uzmandan öğrendik.

Wrangler tasarım müdürü Ryan Patrick Joyce anlatmaya başlıyor: "Bize söyleneni size anlatayım. Aracı berbat etmeyin! Bu ikonik bir araç adına çalışan herkes için geçerli."

Bu yeni Wrangler'ın aynı görünmesi için son derece dikkatli çalışıldığını gösteriyor ama aynı zamanda altında da ciddi değişimler yapıldı. Joyce şunları söylüyor: "Wrangler'daki en önemli olgu, tasarımın bir Jeep gibi görünmesiydi. Genç veya yaşlı, kim olursanız olun Wrangler'ın her yere gidebilen tarzını bilirsiniz. Bu görünümü sunmak öncelikti ama aynı zamanda kabin daha fazla konfor ve teknoloji sunuyor."

Teknolojik ve tanıdık tasarımlar: 4x4'lerin içi

Sonuç olarak Jeep, 21. Yüzyıl teknolojisini geleneksel bir yolla birleştirdi: "Standardımız bir iPhone gibi oldu ve bu her yere uyum sağlıyor. Bilgi-eğlence sistemi standart olarak USB, Apple CarPlay ve Android Auto'ya sahip. Kullanması daha kolay bir kabin. Kullanıcılar burada kendisini daha rahat hissedecek."

Konsept tarihi 2. Dünya savaşı Willys araçlarına dayanan Wrangler 80'lerde çıktı; Bu Mercedes G-Sınıfı'nın da yeni

RETRO VE FONKSİYONEL
Wrangler'ın kabini oldukça kullanışlı. Büyük düğmeler ve düşük oranlı vites seçimi var. Ayrıca dokunmatik ekran yer alıyor. Evet, ön cam da katlanıyor.

ÜRÜN GAMI G500 İLE BAŞLIYOR
G-Sınıfı lansmanında Mercedes, 4.0 litre V8 benzinliyi gösterdi. 416 bg ve 677 Nm tork üretiyor. 1979 model G'ye göre çok gelişti. Tabii fiyatı da. Almanya'da 107 bin Euro olacak. Teslimatlar ise yaz aylarında başlıyor.

olduğu dönemdi. Uygun bir şekilde yeni off-road aracını Arnold Schwarzenegger tanıtmıştı. Aksiyon filmi tarzı tanıtımda ise Daimler CEO'su Dieter Zetsche de kovboy şapkası giyiyordu. Dr Z, G'nin orijinal gibi göründüğünü ama her açıdan iyileştirildiğini ifade etti. Burada nasıl bir gelişme yaşandı?

Mercedes, G-Sınıfı'nın kabininde Jeep'e göre modernliği daha da zorladı. Her ne kadar analog göstergeler standart olsa da, kullanıcılar E-Sınıfı tarzı dijital gösterge de alabiliyorlar. G-Sınıfı mühendislik şefi Oliver Metzger, birçok eski modele ait detayın korunduğunu söylüyor: "Eski moda diferansiyel kilidi kontrollerini, tutma kollarını, hatta eski G-Sınıfı'nda kapıyı kapattığınızda çıkan sesi bile koruduk." Ağırlık ise, 170 kg kadar azaltıldı.

Hem Mercedes hem de Jeep, yeni aracın bolca aktif ve pasif güvenliğe sahip olduğunun altını çiziyor. Metzger, "Elektrik destekli direksiyonumuz var, böylece şerit takip asistanını bu araca taşıdık" diyor. "Ama ikonik görünümü korundu. Bunun dışında hemen her şey değişti. Zaten bir G-Wagen'de aksi düşünülemezdi."

İki off-road terminatörünün mühendisliği

Her iki üretici için de aynı hikaye var: Teknoloji onların yol ve yol dışı performansını geliştirdi. Joyce, Jeep Wrangler'ın rampa açılarının, yerden yüksekliğinin arttığını, ön ve arka çıkıntılarının azaldığını ifade ediyor: "Aracı özel yapan yanlarını asla kaybetmek istemezsiniz."

Mercedes'ten Metzger verilen brifingten söz ediyor: "Geliştirilmiş off-road performansı bizim ana hedeflerimizden biriydi. İşte bu yüzden üç diferansiyel kilidi ve düşük oranlı vites var. Her ne kadar tamamen yeni bir otomobilin mühendisliğini yapsak da, aynı zamanda ön ve arka rampa açılarını geliştirmek istedik. Ayrıca su geçiş derinliğini 700 mm'ye çıkardık ve off-road kapasitesi epey gelişti."

Peki bu 4x4'ler tamamen ayrı bir noktada mı? Joyce'ye göre öyle: "En başından beri tasarım süreci hakkında çok konuştuk. Mesela Cherokee'nin gösterge panelini kullansaydık, olmayacaktı. Bu aracın farklı dış tasarımı gibi iç tasarımının da özel olmasını istedik."

2019 Defender'dan ipuçları

Daha fazla modernlik peşindeler.

Tamamen yeni Defender'ın Jeep ve Mercedes tarzından ne kadar ayrıldığını görmek şaşırtıcı. 2019 Defender, ikon aracın demir çerçeveli alüminyum gövdesinin yerine monokok yapıya geçiyor. Bu da tamamen alüminyum. Böylece daha hafif, daha esnek hale geliyor. Bununla birlikte SVX dahil her versiyon için daha sağlam bir model ortaya çıkıyor.

Bazı sabit noktalar olsa da Land Rover, kullanıcılara, aks, lastik, aktarma ve süspansiyon ayarları konusunda birçok farklı seçenek sunacak. Buradaki fotoğrafta görebileceğiniz DC100 konsepti, üretim otomobiline ilham olacak ve modernlik yolunun tercih edildiği görülüyor.

Güç dört ve altı silindirli benzinli veya dizel motordan gelecek. İlk otomobiller dört kapılı uzun şasili ve iki kapılı kısa şasili yumuşak ve sert tavanlılar olacak. Hepsine bol şans.

Metzger de buna katılıyor: "Güvenlik, emisyon ve özellikle kalite açısından genel ürün gamıyla benzer. Ama bir ikon araç içindeyiz. Bu yüzden her açıdan farklı olmalı ve orijinal karakteri korunmalı."

Bir ikonu yenilemenin kolay ve ucuz olduğunu düşünmeyin. Metzger uzun, maliyetli ve yorucu geliştirme sürecinden söz ederken Joyce, Wrangler için 'açık çek' aldıklarını ifade ediyor (hem de maliyetler konusunda dikkatli FCA patronu Sergio Marchionne tarafından...)

Orijinal gibi görünen 4x4 üretmek ve bu yetenekleri ileriye taşımak, günümüz yasal yönetmeliklerini karşılamak ve hala çekici görünen bir araç yapmak hiç kolay değil. İşte Land Rover'ın da yeni Defender için yapması gerekenler burada. O halde çalışmaya devam.

İKİ AYRI DÜNYA
Yeni G-Sınıfı tanıdık bir görünüme sahip. Neredeyse dik A sütunu, eski usul kapı kolları ve hava girişleri duruyor ama içeride E ve S-Sınıfı'na ait ekranlar var.

KEFİLSİZ, KREDİSİZ

%30 PEŞİN **36 AY VADE**

1 YIL TAM KAPSAMLI GARANTİ!

1.283 ₺ TAKSİTLE

973 ₺ TAKSİTLE

1.647 ₺ TAKSİTLE

WOWWO

"Avrupa'nın 2. el araç devi"

0850 333 92 99

www.wowwo.com

YEŞİLHOLDİNG

İşte dünyanın en büyük 10 otomobil üreticisi...

2017'de en çok otomobili ve hafif ticariyi kim sattı? Zirvedekiler sizi şaşırtabilir.

Renault-Nissan Ortaklığı
Fransız-Asya birlikteliği, Mitsubishi'nin tam bir yıllık satışıyla birlikte öne çıktı. Bu yükselişte SUV satışlarının artışı, Dacia ve Rusya'dan gelen iyi satışlar oldu. VW ise, Scania/MAN kamyonlarının da olduğu listede ilk sırada olacaktı.

1 Renault-Nissan 10,608,366

RENAULT 2,275,289 | DACIA 546,881 | INFINITI 237,933 | DATSUN 82,352
NISSAN 4,836,613 | MITSUBISHI 855,067 | LADA 317,084 | SAMSUNG 100,278

2 VW Group 10,536,600

VOLKSWAGEN 6,458,300 | SKODA 1,126,500 | PORSCHE 237,800 | BENTLEY 9787 | LAMBORGHINI 3026 | BUGATTI 30
AUDI 1,878,100 | SEAT 468,400

3 Toyota 10,386,000

TOYOTA 9,384,000 | LEXUS 618,525
DAIHATSU 817,000 | SCION 1,152

4 GM 8,334,645

CHEVROLET 3,857,404 | BAOJUN 1,008,581 | GMC 667,222 | HOLDEN 104,752 | RAVON 15,078 | GM 8583
BUICK 1,462,568 | WULING 857,443 | CADILLAC 353,014

VW Grubu
Dizel skandalının ardından toparlanmaya devam ediyor. Tüm zamanların rekoru ABD büyümesiyle ve tüm SUV segmentlerine girilmesiyle desteklendi.

Toyota
Çin, Japonya ve Avrupa'da C-HR'ın (solda) satışlarının katkısıyla büyüdü.

5 Hyundai-Kia 7,250,000

KIA 2,506,447
HYUNDAI 3,924,997 | GENESIS 78,927

6 Ford 6,553,000

FORD 5,942,878 | LINCOLN 174,706

GM
PSA'ya yılda 1 milyon adetten daha fazla Opel/Vauxhall'ı kaptırdılar ama 2017-18 için rekor kar beklentisine sahipler.

7 Honda 5,236,842

HONDA 4,977566 | ACURA 192,458

8 FCA 4,740,000

DODGE 566,914 | ALFA ROMEO 114,464 | LANCIA 60,691 | MASERATI 43,456 | ABARTH 24,885
FIAT 1,503,779 | JEEP 1,386,894
RAM 690,346 | CHRYSLER 204,790

Suzuki
Britanya'da 40 bin satışla sadece yüzde 1.6'lık pazar payına sahip olsalar da Hint pazarında büyümeyle ilk 10'a girdiler. Avrupa'da da büyüdüler ve Amerika'da satışları yok.

9 PSA 3,632,314

OPEL/VAUXHALL 1,093,394 | DS 54,800
PEUGEOT 1,596,336
CITROEN 998,804

Fiat-Chrysler
FCA için geçiş yılı oldu. Jeep, Cherokee ve Wrangler modelleriyle öne çıktı. Tamamen yeni veya yenilenmiş modeller tanıttılar. Alfa Romeo büyüdü ama hala Audi'nin onda biri kadar bile değiller.

10 Suzuki 3,302,336

SUZUKI 2,896,988

GELECEĞE YAKINDAN BAKIN.

BORUSAN OTO SAMANDIRA'DA.

Sheer
Driving Pleasure

Türkiye'nin en büyük BMW Yetkili Satıcısı ve Yetkili Servisi Borusan Oto Samandıra açıldı. Geleceği daha yakından görmek, tutkularını harekete geçirmek isteyen herkesi bekliyoruz.

Borusan Oto Samandıra Borusan Otomotiv BMW Yetkili Satıcısı ve Yetkili Servisi
Akpınar Mah. Tuna Cad. Bilim Sok. 144 / 2 Sancaktepe / İstanbul Tel: (0216) 228 80 00

SAATLER

Bahar modası

Mart ayıyla birlikte saatler bileklerde belirmeye başlıyor. Yeni saat modelleri bir bir yüzünü göstermeye başladı. Saat modelleri arasında analog saatlerin bolluğu dikkat çekiyor.

Tasarım Harikası: BOSS Watches Grand Prix Koleksiyonu

Retro vurguların sürat şeridini hissettirdiği BOSS Watches Grand Prix Koleksiyonu, çağdaş kronografları ile saatseverleri cezbederken, sürüş eldivenlerini ve yarış otomobilinin direksiyonunu andıran beyaz deri kayışı, adeta aracın yol tutuş gücünü hissettiriyor. Şıklığın dinamizmle buluştuğu kadranlarda detaylar tam anlamıyla gözler önüne seriliyor. Hız temel alınarak mesafeyi ölçmek için tasarlanmış üçlü kronograf ise gösterge paneli havasına sahip. 44 mm kasa çapına sahip yüksek teknolojinin sergilendiği siyah kasa, vintage görünüme sahip kayışla kontrast içinde.

Günümüz modern erkeğinin stiline uygun tasarlanmış bu özel koleksiyon, her daim yoğun ajandası olan, engel tanımayanlar erkeklerin vazgeçilmez yol arkadaşı oluyor... BOSS Watches Grand Prix Koleksiyonu, Saat&Saat mağazalarında sizleri bekliyor.

Zamanın bilekle mükemmel uyumu: Lacoste Moon

Zarif tasarımı ve soft renkleriyle günün her anında şıklığın tamamlayıcısı olan Lacoste'un Moon saat modeli, stil sahibi kadın ve erkeklerin zamansız tercihleri arasında yer alıyor.

Yalın estetiğiyle ön plana çıkan Lacoste'un Moon saat modeli, ultra slim kasasıyla günün her anı konforlu ve elegan bir deneyim yaşatıyor.

Lacoste Moon, erkekler için 40 mm kasa boyutu, siyah kadran rengiyle kahverengi deri kayış ve mavi ve gri kadran rengiyle gri paslanmaz çelik bilezik alternatifleri sunuluyor. Kadran ve kayışlarında mükemmel uyuma sahip Lacoste Moon saatlerini, 1.000 TL'den başlayan fiyatlarla Günsal Saat resmi satış noktalarında ve Lacoste mağazalarında bulabilirsiniz.

Raymond Weil'den özel bir tasarım: Maestro Skeleton

Saat koleksiyonerlerinin vazgeçilmez markası Raymond Weil, Maestro Skeleton modeliyle stil sahibi erkeklerin ilgi odağı olmaya devam ediyor.

İsviçre saat yapımcılığının kusursuz bir örneğini sergileyen Raymond Weil Maestro Skeleton saat modeli 39,5mm özel çelik kasası ve deri kayışı ile tüm erkeklerin beklentilerini şık detaylarla tamamlıyor. İki safir kristal cam arasında yer alan saatin kasası, hareket halindeki mekanik parçaların mavi çelik saat işaretleri ile uyumunu sergiliyor.

Raymond Weil Maestro Skeleton saat modeline 8.730 TL fiyatla Günsal Saat resmi satış noktalarından ulaşabilirsiniz.

Seiko Prospex Black Serisi ile bambaşka bir dünyanın kapıları açılıyor...

Gece dalışından ilham alarak tasarlanan Seiko'nun en başarılı koleksiyonlarından yeni Seiko Prospex, siyah konseptinde üç yeni model ile saat severlerle buluşuyor. Otomatik ve solar quartz mekanizmalara sahip sportif modeller siyah kadran ve siyah kasaları ile ön plana çıkıyor.

Siyah sert kaplamaya sahip yeni Seiko Prospex "Black Series" modeller, gece karanlıkta denizlerin derinliğini yansıtıyor. Parlak turuncu dakika ibresi ve lumibrite indeksler sayesinde gece dalışında bile kolay okunabilirlik sunuyor. Tek yöne hareket eden bezel, vidalı arka kapak ve tepe darbelere karşı korumalı modeller güvenilir ve dayanıklı. Seiko'nun dalgıç saatleri için belirlediği ve uyulması zorunlu standartları taşıyan bu modeller dalış için mükemmel seçim.

Fossil saatleri Casual ve şık modellerini sunar

Amerikan vintage stiliyle spor-şık saat modelleri tasarlayan Fossil, 2018 modellerini sunar. Fossil saatleri stil sahibi erkekler için yepyeni ve özel bir model tasarladı. 'Fossil Minimalistic' Kahverengi deri kayışı, 44 mm paslanmaz çelik kasası ve mavi kadranıyla casual ve şık bir görünüme sahip Fossil Minimalistic, 2018 sezonunda erkeklerin vazgeçilmez aksesuarları arasında yerini alıyor. Günün her anında şık ve modern stilinden ödün vermeyen kadınlar için ise Fossil saatleri 'Fossil Neely' modelini yarattı. Pembe altın tonlarda 34mm paslanmaz çelik kasası, bileziği ve kadranıyla göz kamaştıran Fossil Neely modelinin kadranında numaralar yerine ışıltılı taşlar yer alıyor. Fossil 2018 saat modelleri, Saat&Saat mağazalarında izleri bekliyor.

HONDA
The Power of Dreams

YENİ CIVIC SEDAN DİZEL
BEKLEDİĞİNİZE DEĞDİ

100 km'de 3.4 litre yakıt tüketimine* sahip yeni Civic Sedan Dizel Honda Showroom'larında sizi bekliyor.

*2018 model Civic Sedan 1.6 L Elegance ve Executive Dizel M/T versiyonları için birleşik yakıt tüketim değeri 3.4 lt/100 km ve CO_2 emisyon değeri 91 g/km'dir. EC 715/2007 ile degişik EU 2017/1347 ölçüm metoduna göre, ideal şartlarda elde edilen test değerleridir. Normal kullanım koşullarında farklılık gösterebilir.

6 YIL veya 150.000 km Honda Garantisi

Honda Finans

honda.com.tr · h2.com.tr
facebook.com/HondaTR · twitter.com/HondaTR · instagram.com/hondatr

TEKNOLOJİ.

Dünyamıza aktarılan yenilikler

Multimedya sistemleri daha akıllı, daha kullanışlı ve daha hızlı oluyor

Ne istediğinizi tahmin edin. Gelecek jenerasyon araç içi teknolojiler yakın geliyor...

GÜÇLÜ SES BARLARI ve eğimli OLED ekranlar salonlarınızdan çıkıyor ve aracınıza giriyor. Gelişmiş bilgi ekranları bir sonraki seviyeye yükseliyor. Las Vegas'taki bu yılın Tüketici Elektronikleri Fuarı donanım, grafik, ses tanıma ve yapay zeka olarak bir adım daha ilerledi. Mercedes-Benz, Maserati ve Jaguar otomobilleri, bu gelişimlerle öne çıktılar.

Mercedes-Benz, MBUX (kullanıcı deneyimi kısaltması) ile liderlik ediyor. Akıllı dijital multimedya sistemi, bu yaz çıkacak A-Sınıfı'nda rol alacak ve sonraki tüm Mercedes modellerine aktarılacak. Sesi, dokunmatik ekranı, dokunmatik kontrolleri ve grafikleriyle güçlü oyun konsollarıyla yarışabilir. MBUX, Samsung-Harman ile geliştirildi. Audi'nin yeni A8'inin bile eski görünmesine yol açabilir.

Elektronik dünyadaki değişim Usain Bolt kadar hızlı. Samsung-Harman aynı zamanda Maserati GranCabrio'ya yerleştirilmiş yeni jenerasyon multimedya sistemini de gösterdi. Dijital arayüz, tü m konsola yayılıyor. Harika veya yolcu video ekranı dokunmatik olarak kontrol ediliyor. Aynen bir akıllı telefonun ana ekranı gibi.

Koreli elektronik devi Samsung telefonları ve televizyonlarıyla ünlü. Harman ise kaliteli ses sistemleriyle öne çıkıyor. Böylece otomobil dünyasının bağlantı trendine uyum sağlamasına yardımcı oluyor. Maserati, işlemci, ekran, kamera gibi Samsung teknolojilerini kullanıyor. Bunu Harman/Kardon'un sekiz hoparlörlü ses sistemi ve navigasyonuyla kombine ediyor. İki yıl içerisinde üretime geçebilir.

NE YAPMAM GEREKTİĞİNİ SÖYLEYİN

Ses tanıma teknolojisi ağır ilerliyor. Çünkü bazı komutları hatırlamanız gerekiyor. Ama Google Assistant ve Amazon Alexa gibi teknolojiler yeni olasılıklar yarattı. MBUX'a erişmek için "Hey Mercedes" diyorsunuz. Sistemin yapay zekası komutları anlıyor. Mesela, "Biraz Alman ekmeği istiyorum" derseniz navigasyon sizi buraya yönlendirir. "İçerisi çok sıcak oldu" derseniz klimayı aktif hale getirir. Bir Mercedes demosunda Ar&Ge patronu Ola Källenius'ün 'Ola' demesiyle navigasyon Ola, Alabama'ya rota çizmişti.

DAHA ZENGİN RENKLER VE ÇİZGİLER

Samsung-Harman LCD, QLED ve OLED ekranları ilk kez bir otomobilde kombine ediyor. Eğimli S OLED ekran orta konsolda yer alıyor. Bundan sonra kabinlerin daha etkileyici olacağı konusunda tasarımcılar heyecanlanmış olmalı. Artık düz ekran kullanmak zorunda değiller. Samsung TV'ler için geliştirilen QLED, daha derin siyaha, daha zengin renklere sahip. Ortaya daha parlak ve keskin görüntüler çıkarıyor. Bu araçta yolcunun gösterge panelinde gecenin menüsü gösteriliyor.

SÜPER ŞARJLI İŞLEMCİ

NVIDIA güçlü işlemcilerle teknolojiyi destekliyor ve bilgisayarda üretilmiş görüntüleri oyun konsolları kalitesinde yansıtıyor. Ayrıca birçok otomobil stüdyosunda kullanılan yazılımı çalıştırıyor. Ayrıca bu işlemciler otomobillere de güç veriyor: MBUX, NVIDIA'nın Reilly PX işlemcisi temel grafikleri için kullanılıyor. Parker 128'i ise daha üst düzey grafikler için işliyor. Önceki işlemciye göre üç veya dört kat daha kuvvetli. Oldukça keskin üç boyutlu grafiklerin gösterilmesine imkan tanıyor.

SENİ HATIRLIYORUM

Yapay zeka faturalarınızı ödemez ama sizin önceki yaptıklarınızı hatırlayarak yardımcı olur. Bunlar arasında sürüş rotası, müzik tercihleri veya favori restoranlar olabilir. Ayrıca elektronik günlükle birlikte size annenizin doğum gününü hatırlatabilir. MBUX sekiz profil kayıt edebiliyor ve bunu dokunmatik ekranla seçebiliyorsunuz. Harman ise daha fazla özellik üzerinde çalışıyor. Maserati V8 kullandığınızda, yapay zeka size motor yönetimiyle bağlantılı olarak erken yağ değişimi önerebilir. Yada sahile giderken güneş kreminizi almanızı tavsiye edebilir.

DAHA FAZLA YENİLİK

Mitsubishi Electric, Jaguar-Land Rover bilgi-eğlence sistemlerine destek veriyor. Gelecek jenerasyon yaklaşımı arasında ise akıcı entegre ses ve mimik kontrol sistemleri olacak. Sesinizi kullanarak klima, harita gibi ayarları yapabiliyorsunuz. Sanal düğmeleri istediğiniz gibi ayarlayabiliyorsunuz. Yolcular ve sürücü için istenen sıcaklık kayıt edilirken, her zaman kullandığınız harita ayarları da kayıt edilerek açılabiliyor. Hedef ise, menü kullanımını daha da basitleştirmek.

Bu hidrojenli SUV'un fark yaratması için 5 neden

Bu zor bir iş ama Hyundai tamamen yeni Nexo'nun hidrojenin tüm yerleşim ve çevresel avantajlarına sahip olduğunu iddia ediyor.

HYUNDAI, Toyota Mirai ve Honda Clarity'den önce ix35 Fuel Cell modeliyle ilk seri üretim hidrojen yakıt hücreli aracı ürettiğini iddia ediyor. Şimdi ise baştan aşağı hidrojen yakıt hücresinden ve elektrik motorundan faydalanan Nexo var. Elbette hidrojen alt yapısı sebebiyle kısa zamanda global bir model olmasını beklemiyoruz.

1 Daha akıcı ve daha çekici

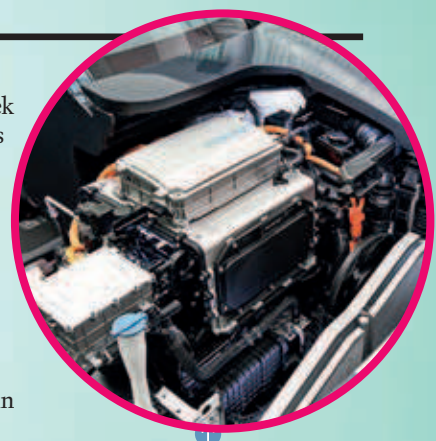
Buna dikkatli bakın! Nexo hala kolayca kendini belli eden bir Hyundai. Markanın Kona'daki kendine has ızgarasını ve C sütunu tarzını buraya yansıtıyor. Hyundai Avrupa ürün müdürü Travis Watters, "Keskin köşeler yok. Mümkün olduğunca aerodinamik yaptık" diyor. Nexo'nun rüzgar direnci katsayısı 0.329; bu rakamı 0.35 olan ix35'ten daha verimli.

2 Daha geniş

Tamamen baştan aşağıya tasarlanmış olmasıyla, önceden içten yanmalı bir araç üzerine tasarlanması açısından epey avantaj getirdi. Üç hafif tankı (ix35 FCEV'nin iki tankının yerini aldı), hidrojeni alçakta depoluyor. Biri arka aksta, ikisi arka koltukların altında. Her biri 52.2 litre ve toplam kapasite de 156.6 litre. Yakıt hücresi yığını (hidrojen ve oksijenin reaksiyona girdiği, elektrik üretildiği yer) ve ayrı batarya ise bagaj zemininin altında. Motor ve hareketli parçalar, önden çekişli Nero'nun kaputunun altında. Bunu SUV tarzıyla birleştirince içeride bolca alan elde ediliyor. Arka koltuklar yüksekte olsa da, geniş bir kabine sahip.

3 Daha fazla güç

95kW PEM yakıt hücresi yığını
The 95kW PEM (proton değişim membranlı) yakıt hücresi ve 12 volt, 40 kW bataryalı motor 120 kW güce sahip. Yani 161 HP ve 395 Nm tork üretiyor. Her açıdan ix'den daha yüksek güçlere sahip. 0-100 km/s hızlanması dikkat çekici şekilde 9.5 saniye, yani 3 saniye daha hızlı. Önceki gibi sadece egzozdan su salımı var.



Elektrik motorları kaputun altında. Hidrojen tankları ve yakıt hücresi ise tabanda

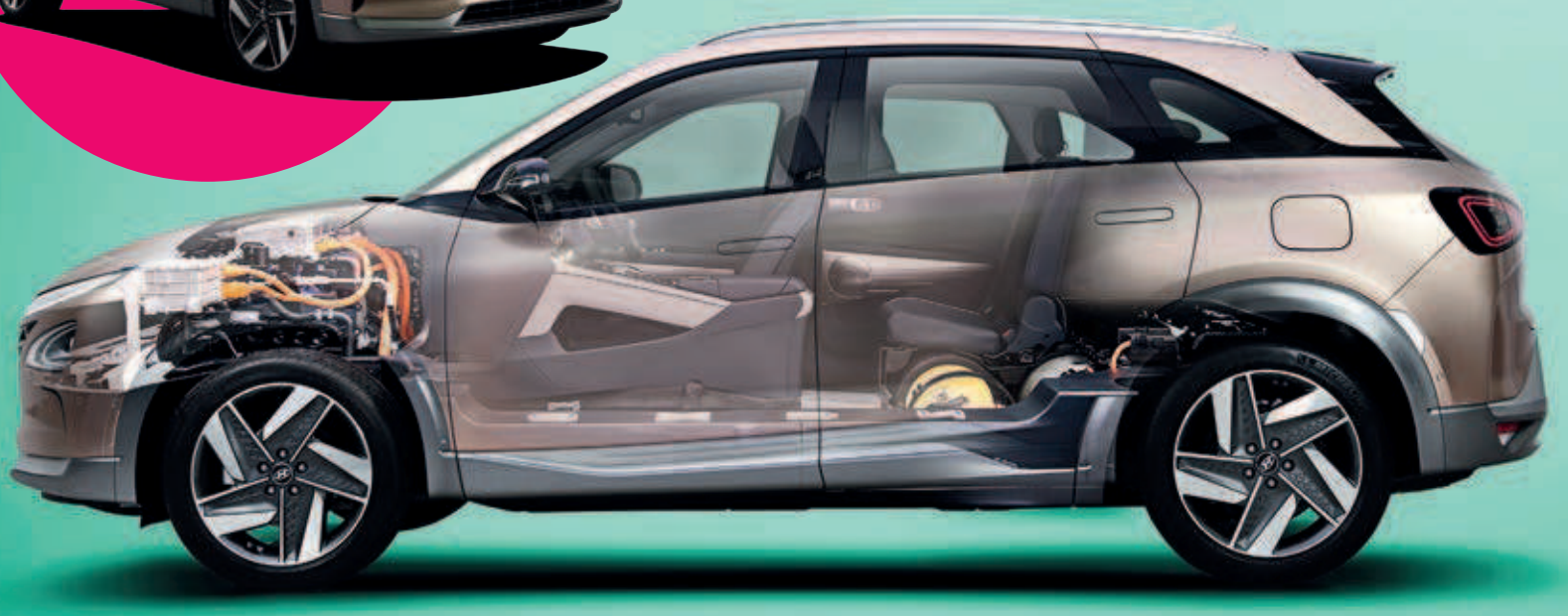
4 Menzil yüzde 40 arttı

Hyundai, henüz Nexo'nun fiyatını paylaşmadı ama Hyundai'nin Avrupa çevreci otomobiller patronu Frank Meijer, maliyetin ix35 FCEV'den daha pahalı olacağını çünkü daha iyi bir araç olduğunu ifade etti. Nexo'nun selefi 53 bin sterlin civarındaydı ve bunun 60 bin sterlin gibi bir fiyata sahip olmasını bekleyebiliriz (Mirai'nin fiyatı 66 bin sterlin). Menzil ise 800 km civarında. Şu anda Britanya'da sadece 13 istasyon var ama çoğu Londra, Birmingham ve M4 koridoruna konuşlanmış durumda. Hidrojene ulaşması kolay olan şirketler ix35 FCEV satışlarını artırmıştı. Yeniden dolum beş dakika kadar sürüyor ve elektrik şarjına göre benzinli yakıt dolumuna daha yakın.

5 Teknoloji burada

Nexo'nun standart donanımı kullanışlılık odaklı. Yine de kör nokta monitörü sadece aynada ışık yanmasıyla kalmıyor aynı zamanda kameraları kullanarak ortadaki ekranda, yanda ve arkada neler olduğunu yansıtıyor. ix35 FCEV tank ve aktarma ile ilgili bilgileri yansıtırken, Nexo ise Prius tarzı grafiklerle daha açıklayıcı. Ayrıca navigasyon ekranında menzil bilgileri daha detaylı olarak veriliyor.

Eski ix35'ten daha uzun ve daha geniş olan Nexo, daha alçak, daha akıcı ve daha dikkat çekici



Motor yağını yolculukta tanırsın.

Maxima, yıllardır Türkiye'nin tüm yollarında.
Güç, güven ve performans Maxima ile yanında.

Petrol Ofisi

maxima
MOTOR YAĞLARI

MOTOR DOSTU
MOTOR YAĞI

İLK SÜRÜŞ.

QF, daha az güce sahip Stelvio'lardan epey farklı

RAKİPLER

DAHA İYİ
Mercedes-AMG GLC63'ten
Mercedes daha yakışıklı ama daha ağır; daha az eğlenceli

DAHA KÖTÜ
Porsche Macan Turbo PP'den
Daha az performansı var, ama daha dikkat çekici

BUNU ALIRDIK
Porsche Macan Turbo PP
Çok çekici ve eksiksiz

ALFA ROMEO STELVIO QUADRIFOGLIO

Alfa, adeta bir Lamborghini yarattı

Urus kendine has bir araç olabilir. Ama 510 HP'lik Stelvio QF de, neredeyse bir spor otomobil gibi viraj alıyor, Porsche Macan Turbo'yu geride bırakıyor ve SUV dinamiklerini yüksek seviyeye taşıyor.

AVLANMAYI, atış yapmayı ve balık tutmayı unutun, bu SUV'un yani çok amaçlı aracın spor ile tek bağlantısı, trafik ışıklarında rakiplerinin derisini yüzmek. Stelvio Quadrifoglio, 100 km/s hıza 3.8 saniyede erişiyor. Bu, M3 sürücüleri için tehlike demek ama onun hedefinde aslında bir başkası var: Porsche Macan Turbo.

Uluslararası Af Örgütü'nün Stuttgart'ın aracı üzerine bir temyize gitmesini bekleyebilirsiniz. Çünkü şu anda 40 HP getiren opsiyonel Performans Paketi'ne karşın Macan Turbo yalnızca 440 HP üretiyor ve 0-100 km/s için 4.4 saniyeye ihtiyaç duyuyor. Bu paket olmadan ise rakam 4.8 saniyeye çıkıyor. Onun hızlı olduğu zamanları hatırlıyor musunuz? Elbette hala hızlı ama pazarlama açısından ve dost muhabbetleri için öyle sayılmayabilir. SUV'lar arasında Alfa'yı geride bırakan sadece Challenger Hellcat motorlu Jeep Trackhawk (3.7 saniye) ve Lamborghini'nin yeni Urus'u (3.6 saniye) var. Bunlar arasından ise sadece Lambo'nun, Alfa'ya ait 7 dakika 51.7 saniyelik Nürburgring SUV rekorunu geçme umudu var.

Stelvio'nun fizik kurallarını altüst eden performansı yüksek miktarda enerji gerektiriyor; enerji de yakıta ihtiyaç duyuyor. Bol miktarda. Bu yüzden Stelvio'yu Orta Doğu'da kullanmak oldukça uygun çünkü bu bölgede yaşayan varlıklı insanlar, adeta ham petrol dolu yüzme havuzları olan evlerde yaşıyorlar!

Yine de 9 lt/100 km tüketim gösteren resmi rakamlara göre Stelvio Quadrifoglio aslında sınıfının en ekonomik otomobili; bu da ancak sınıfının lideri düşük ağırlık ve altı silindirden üçünün kapatılmasıyla gerçekleşiyor.

Hafif platform ve V6 motor, Stelvio'nun sedan kardeşi olan dört kapılı Giulia Quadrifoglio'dan alındı fakat SUV'a aktarılırken bazı önemli dönüşümler gerçekleştirildi.

Bunlardan ilki, Stelvio'nun sadece ZF sekiz ileri otomatik şanzımanla satışa sunulması. Giulia QF'nin pek de iyi olmayan altı ileri manuel alternatifi yer almıyor. İkincisi ise, ZF şanzıman, bir çift ekstra şaftla birlikte motor gücünü, sadece arkaya değil dört tekere birden gönderiyor.

Ekstra aktarma donanımı, daha fazla sac metalle (aks aralığı neredeyse aynı ama Stelvio biraz daha uzun, geniş ve çok daha yüksek) ağırlık 306 kg artmış. Yine de sınıfında gerçekten ince bir dal gibi kalıyor. En ateşli Macan, ona göre 100 kg daha ağır.

Kaput hava girişleri, dikkat çekici çamurlukları ve dörtlü egzoz çıkışıyla QF, diğer Stelvio versiyonlarından ayrılıyor. Amacına uygun görünüyor ama performansına karşın sade bile diyebiliriz. Ve de çok yüksek. Modifiye süspansiyon endüstrisi, çamurluk arasındaki boşluğu doldurmak için şimdiden çalışmaya başlamış olmalı.

Lastiklere yakından baktığınızda, ilginç detaylar görüyorsunuz. Bunlardan biri, Giulia QF'ye takılan daha fazla yol tutan P Zero Corsa'lar yerine daha normal Pirelli P Zero lastiklerin olması. Bir diğeri ise, çoğu SUV'dan farklı olarak arka lastiklerin, öndekilere göre dikkat çekici oranda daha geniş olması.

Aslında bu şaşırtıcı değil çünkü Stelvio normal sürüşlerde arkadan itişli bir araç gibi ilerliyor. Yol tutuş sınıra yaklaştığı zaman aktarmada tork ön tarafa da gönderiliyor; bu da maksimum yüzde 50 oranında. Arka aksta tork vektörü var ve işini tam olarak doğru yapıyor, sadece içteki lastiğe fren yapmıyor aynı zamanda bir çift kavramayla torku sağ ve solda kullanarak aracın dönüşüne katkı sağlıyor.

Kabine geçtiğinizde, daha direksiyondaki çalıştırma düğmesine (QF araçları için kırmızı renkte; diğerlerinde siyah) basmadan aracın ağırlık avantajını ve arkaya meyilli tork dağılımını hissediyorsunuz. Standart spor koltuklar büyük desteklere sahipler, ama aynı zamanda konfordan ödün vermiyorlar. Elbette Giulia'daki karbon destekli spor koltuklar da muhteşemdi.

V6'nın sesi en başta veya düşük devirlerde bir süper spor gibi değil. Alfa'nın sinir bozucu elektronik destekli frenleri hala ayağınız altında istikrarsız hissettiriyor. Ama durdurma gücü harika; özellikle de opsiyonel karbon seramik frenlerle (fiyatı henüz açıklanmadı ama epey pahalı olmasını bekleyebiliriz). Bir SUV'da karbon frenler mi? Kulağa anlamsız geliyor ama pedala bastığınız ilk anda bu düşünceleri siliyorsunuz. Diğer yandan turboda biraz gecikme var ve devir arttıkça işler daha iyiye gidiyor. Bu anda Emme sesleri ve egzoz sistemi, kendi karakterini buluyor.

ZF otomatik şanzıman hiçbir zaman Porsche'nin PDK çift kavramalısı kadar keskin hissettirmiyor ama düşük hızlarda oldukça rafine. Alfa'nın DNA düğmesindeki Yarış modu, QF araçlarına ait ve heyecan seviyesi hissini bir kademe yukarıya taşıyor.

Kabin güzel görünüyor ama bazı kontrollerin hissi iyi değil ve teknoloji açısından rakiplerinin bir adım gerisinde

Desteğe sahip standart koltuklar biraz karbonfibere sahip; opsiyon tek parçalar daha fazlasını sunuyor

Kendinizi ilk hızlı viraja attığınızda, direksiyonun hızlı tepkisi karşısında çok şaşırıyorsunuz. Bu şaşkınlık sonradan yerini saygıya ve rahatlamaya bırakıyor. QF gövdesini de iyi kontrol ediyor. Böyle uzun ve nispeten ağır bir araç için gövde burulmasından yoksun olması çok etkileyici.

Direksiyon hassasiyeti de öyle. Daha önce iyi bir SUV kullanmış olsanız da, beyninizi yeniden programlamanız gerek. Stelvio'da apekse giriyorsunuz, burnu kilitliyorsunuz ve dört çeker çekişi kullanarak sonraki viraja ilerliyorsunuz. Süper hızlı tepkilere karşın doğal hisleri var. Yine de gerçek bir arkadan itişli gibi hissettirmiyor ve daha hafif Giulia kadar eğlenceli değil. Stelvio, sağ ayağınızla yönlendirebileceğiniz, ayağınızı çekip burnu oynatıp sonradan önden kaymayı yok edebileceğiniz bir araç değil. Çok zorladığınızda, bazı kontralar verebilirsiniz ama biraz düzensiz bir tat verebilir. Bunun hiçbir zaman bir çiftlik aracı olmayacağını düşünerek Alfa'nın arka taraf konusunda biraz daha agresif olunabileceğini veya yarış modunda BMW M5 gibi tamamen arkadan itişli yapılabileceğini düşünüyoruz. Sınıfıyla ilgisizmiş gibi görünse de bu şekilde tamamen yeni bir yaklaşım olabilirdi.

Stelvio'nun çok fazla eksik yanı yok ama elbette bu konuda da bazı şeyler söylenebilir. Kabin akıllıca görünüyor ve vites kulakçıkları kullanışlı. Herhangi bir süper sporda bulabileceğiniz gibi. Ama yakından QF kalite ve teknoloji açısından rakiplerinin bir adım gerisinde.

Konsoldaki vites kolu, BMW'ninkine benziyor ama dokunduğunuz anda Alfa ekibinin bunu dokunmadan fotoğraf üzerinden kopyaladığını düşünmeden edemiyorsunuz. Aynı şey iDrive tarzı düğme ve medya sistemleri için de geçerli. Cama bilgi yansıtan HUD opsiyonu, sanal göstergeler ve havalı süspansiyon seçeneği yok.

Diğer yandan QF pratiklik açısından kuvvetli. Kabin alanı ve bagaj alanı oldukça iyi. Ayrıca rakiplerinden daha ekonomik ve çevreci. Aynı zamanda Quadrifoglio deneyimini, kendisi ve Giulia arasında farklı bir noktada sunuyor.

Fiyatlandırma konusu zaman alacaktır, ama ikili test yaptığımız zamanlarda her şey daha fazla netleşecek. Yine de ilk izlenimim Porsche'nin daha yavaş Macan Turbo'sunun bu küçük segmentte en yetenekli araç olduğu; buna daha iyi kabin de dahil. Ama yolda Stelvio rakiplerini gölgede bırakıyor. En hızlı, en heyecan verici SUV'u arıyorsanız, onlardan biri burada.

SEVDİK
Süper otomobil tarzı hızlanmasını

SEVMEDİK
Küçük sınıf otomobil tarzı kabin kalitesini

KARAR
O bir süper spor SUV
★★★★☆

> **Fiyat** £75,000 (tahmini) > **Motor** 2891cc 24v Çift turbo V6, 510 HP @ 6500 d/dak, 600 Nm @ 2500 d/dak > **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş > **Performans** 3.8 sn 0-100 km/s, 284 km/s, 9 lt/100 km, 210 g/km CO2 > **Ağırlık** 1830 kg > **Satış tarihi** İlkbahar

Men’s Fitness Mart sayısı bayilerde!

Medialink
YAYIN GRUBU

ALPINE A110

Fark yaratıyor

Alpine'in dikkat çeken geri dönüşüyle, dinamiklik yeni bir boyut kazanıyor.

CAMDAN DIŞARI baktığınızda üstünde eğimler olan güzel bir mavilik görüyorsunuz ve devam ettiğinizde bunun size neler vereceğini görmek için daha dikkatli bakıyorsunuz. Yol neredeyse tek şerit, dördüncü vitesin en üst devirlerindeyiz. Turbo beslemeler, mümkün olduğunca sıkı çalışarak dört silindirli motoru destekliyor. Yağmur öyle sert geliyor ki silecekler Borg-Warner turbosu kadar çok çalışıyor. Ancak bundan sonraki birkaç dakika ıslak yol yüzünden hızı azaltmamız, sola dönen virajda kayalarla buluşmamamız için dikkatli olmamız gerekiyor. Bundan kurtulduktan sonra bir dizi kombine virajı geçiyoruz, yağmur dağın eteklerine saldırırken, biz onun alanından çıkıyoruz.

Potansiyel olarak heyecan verici bir araç. Yeni Alpine A110'un hafif Sabelt koltuklarındayız. Yerden birkaç santim yukarıdayız. Yaklaşık bir saatlik tam gaz sürüşün ardından yüksek güven vermesine karşın avuçlarımız terlemiş. Her yol, özellikle de böylesi teknik yollar yeni A110 için adeta bir oyun alanı gibi: Her viraj, ıslak olsa bile büyük bir memnuniyet getiriyor.

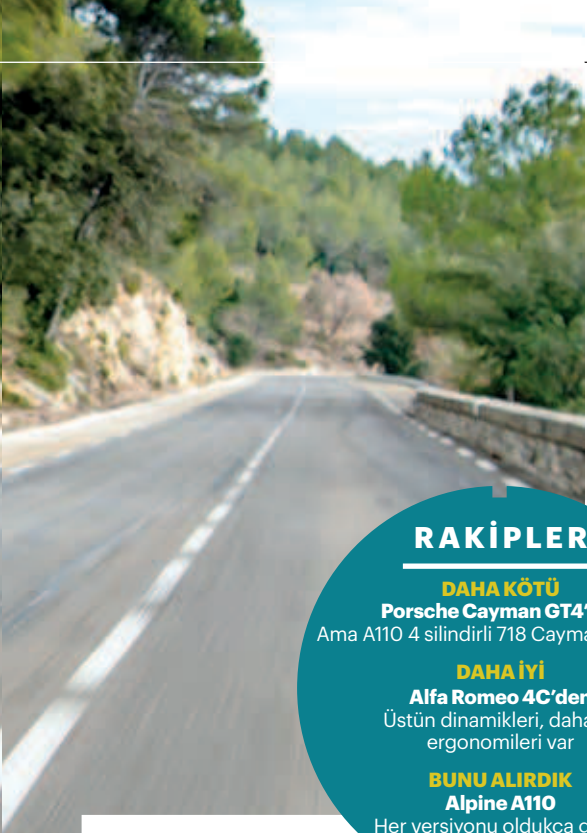
Gaz pedalını bırakıp, frene basmadan hemen önceki anda, her şey size oldukça kolaymış gibi

Çift salıncaklı yapı motor alanından biraz çalsa da, gövde altı çok düzenli

geliyor. Pedal, milimetrik hassasiyetle oldukça sıkı. Brembo'nun 320 mm'lik hava kanallı hafif alüminyum poyralı sistemini kullanıyorlar. Hatta 1103 kg'lik 249 HP'lik bir araç için son derece kuvvetli. Direksiyona monte edilen kulakçıklarla üçüncü vitesten ikiye iniyorsunuz. Otomobil sürüş modunuza göre akıcı biçimde yavaşlıyor. Pist modunda hızlı değişimler ve tamamen kapalı ESC ile ilerliyorsunuz.

Viraj dönerken fren pedalına bastığınızda Alpine size açık biçimde önden kaydığını hissettiriyor. Hiçbir gecikme olmadan bunu hissetmeniz çok kritik. Virajın ortasında her şey apaçık hissediliyor. Adeta beyniniz lastikler, elleriniz jantlar ve ayaklarınız alüminyum çift salıncaklı süspansiyonlar oluyor.

Her hava şartına uygun Pilot Sport 4 lastikler de bu hisse katkı sağlıyor. Gaz pedalını bırakırsanız, arka tarafında açıldığını hemen hissedersiniz. O kadar yavaş çekimde oluyor ki, sanki suyun altına hareket ediyorsunuz.



Aerodinamik yapısı harika görünüyor ama arka görüş açısı sınırlı

RAKİPLER

DAHA KÖTÜ
Porsche Cayman GT4'ten
Ama A110 4 silindirli 718 Cayman kadar iyi

DAHA İYİ
Alfa Romeo 4C'den
Üstün dinamikleri, daha iyi ergonomileri var

BUNU ALIRDIK
Alpine A110
Her versiyonu oldukça güzel bir tercih

Bazı Renault parçaları var ama her şey yerli yerinde

Çıkışta nihayet gaza yüklendiğinizde ise, en az 3000 d/dak'daysanız harika ve kusursuz tepkilerle ilerliyorsunuz. Oldukça istekli. Ortadan çıkan egzoz, adeta bir ralli otomobilininki gibi sesler ve patlamalarla ilerliyor.

A110, safkan makinelerden hoşlananlar için herhangi bir fiyatta bile olsa pek fazla alternatif olmadığını biliyor. Son Alpine, Dieppe fabrikasından 22 yıl önce çıkmıştı ve marka adeta sıfırdan işe başladı. A110 sadece mühendislik takımına (ilk jenerasyon Qashqai ve Renault Zoe'yi yapan David Twohig liderliğinde) verilen net brifingle saf gücün tadını vermek yerine Alpine'in geçmişine saygıyla yaklaştılar. Orijinal A110 gibi arkadan motorlu coupe ortaya çıktı. Bu, aynı zamanda gelecek yeni otomobiller için de bir gösterge niteliğinde.

Otomobilin temelinde, aynen ilk A110 gibi 'hafiflik ve basitlik' var (Lotus sağolsun). Perçinli ve kaynaklı tüp şasi, oldukça başarılı bir alüminyum mimari. Bununla birlikte üzerinde çok güzel iki koltuklu bir gövde var. Alpine'in mühendisleri ön ve arka çift salıncaklı süspansiyonu hassasiyetle ayarladılar. Otomobil hafif (Premier Edition 1103 kg; daha ucuz Pure versiyonu ise daha küçük jant ve frenlerle daha az kiloya sahip) ve alçak, bu yüzden yaylar ve viraj denge çubukları Caterham'ınki gibi incelikle yerleştirilmiş. Salıncakların ve ortalama iz açıklığı genişliği sebebiyle, motor alanı daralıyor. Bu yüzden A110 küçük ama kuvvetli turbolara sahip. Bu sayede ortalama güçlerle daha yüksek verim elde ediliyor. A110 henüz Kuzey Amerika'da satılmayacağı için üstü açılan bir versiyonu yok ve hiçbir gereksiz ağırlığa sahip değil. Ayrıca manuel seçeneği de bulunmuyor. Böylece çok yüksek bir hassasiyet elde ediliyor ve her biri 13 kg olan sabit koltuklarda bunu keyifle yaşıyorsunuz. 45 litrelik depoya sahip çünkü otomobil çok yakıt tüketmiyor. Adaptif amortisörlerin yerine normal olanlar var çünkü aracın ortalama ağırlığı süspansiyon kontrolünde sorun yaratmıyor.

A110 yüksek performanslı otomobillerin antitezi gibi; o güç ve yol tutuştan ziyade iletişim ve hassasiyetle öne çıkıyor. Alpine'in motoru en heyecan verici yanı değil, yine de sesi güzel ve ikna edici. Turbo dört silindirli motor Oscar'a aday dinamik performansının karşısında bir yardımcı aktör gibi. A110'un kabini Porsche'den daha çok Renault gibi ama harika sürüşü, sürüş pozisyonu ve günlük kullanıma uygun atmosferiyle öne çıkıyor. Trafik azalınca kendinizi aracın limitlerini zorlarken, çevikliğin ve direksiyon hassasiyetinin tadını çıkarırken buluyorsunuz. Yakıt bitene kadar da yüzünüzden gülümseme eksik olmuyor. Tebrikler Alpine.

SEVDİK
Dinamik üstünlüğünü, ağırlığın hafif olmasını

SEVMEDİK
Sıradan kabini, yüksek fiyatı

KARAR
Önemli şeylere odaklanmak

★★★★★

Alpine A110 Premier Edition
> **Fiyat** £52k > **Motor** 1798cc 16v turbo 4 silindir, 249 HP @ 6000 d/dak, 320 Nm @ 2000 d/dak
> **Aktarma** 7 ileri kulakçıklı DCT, arkadan itişli sürüş > **Performans** 4.5 sn 0-100 km/s, 250 km/s (sınırlı), 6.1 lt/100 km, 138 g/km CO2
> **Ağırlık** 1103 kg > **Satış tarihi** Şimdi (teslimatlar ilkbaharda)

Dizel motorlu Honda Civic Sedan yola çıktı

Başta iç pazar olmak üzere ihraç edileceği ülkelerde de büyük ilgi görmesi beklenen Civic Sedan Dizel, en son teknolojiye sahip 1.6 litrelik i-DTEC dizel motoru ile ekonomi ve performansı bir arada sunuyor.

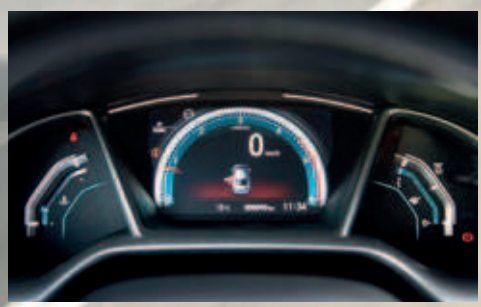
HONDA CIVIC SEDAN ürün gamının en yeni üyesi yeni Civic Sedan Dizel; güçlü, ilgi çekici ve etkili bir sürüş deneyimi sunmak için özel olarak geliştirilen, tamamen yeni DTEC Turbo dizel motoru müşterilerinin beğenisine sunuyor. Yeni Civic Sedan Dizel bünyesinde barındırdığı konsept, yaklaşım ve teknolojilerle Honda'nın sportif ve yenilikçi yüzünü yansıtırken, aynı zamanda markanın Avrupa pazarına ve kompakt sınıfa vermiş olduğu önemi de teyit ediyor. Geliştirme sürecinde Türkiye, İngiltere ve Almanya yollarında yol testleri gerçekleştirilen yeni Honda Civic Sedan Dizel, Türkiye'de üretilerek Avrupa'ya ihraç edilmeye devam edecek.

Honda Türkiye Başkanı Takuya Tsumura, "2017 yılında Civic Sedan'ın yakalamış olduğu satış başarısı ile Türkiye'de satışlarımızı %29 oranında artırarak tarihimizdeki en yüksek satış rakamına ulaştık. Bu yıl da müşterilerimizin uzun yıllardır yollara çıkmasını beklediği dizel motorlu Civic Sedan ile yeni bir tarihi rekor kıracağız" diye konuştu. Civic Sedan Dizel'in ilk etapta 6 ileri manuel şanzıman seçeneği ile yollara çıkacağını ancak yılın ikinci yarısından itibaren 9 ileri otomatik şanzıman seçeneğine kavuşacağı bilgisini veren Takuya Tsumura, "Manuel ve otomatik vites seçeneğine sahip dizel motorlu Civic Sedan modelimizden yılsonuna kadar 32 bin adetlik bir satış gerçekleştirmeyi hedefliyoruz." ifadesini kullandı.

Geliştirme sürecinde Türkiye, İngiltere ve Almanya'da yol testleri gerçekleştirilen yeni Honda Civic Sedan Dizel, Türkiye'de üretilerek Avrupa'ya ihraç edilmeye devam edecek.

Honda'nın 120 HP gücündeki 1.6 litre i-DTEC turbo dizel motoru, Civic Sedan'a atak bir sürüş karakteri kazandırıyor. Honda mühendisleri daha verimli bir motor elde etmek için yeni

Takuya Tsumura:
"Manuel ve otomatik vites seçeneğine sahip dizel motorlu Civic Sedan modelimizden yılsonuna kadar 32 bin adetlik bir satış gerçekleştirmeyi hedefliyoruz."



Dizel motorlu Civic i-DTEC logosu ile benzinli kardeşlerinden ayrışıyor.

üretim süreçleri geliştirdi, farklı malzemeler ve yeni nesil birleşenler kullandı. Gelişmiş teknolojiler yardımıyla düşük emisyon ve NOx değerleri sunan 1.597 cc hacimli sıralı dört silindirli i-DTEC turbo dizel motor 4.000 d/d'da 120 HP güç ve 2.000 d/d'da 300 Nm tork üretiyor. Altı ileri manuel şanzımanla kombine edilen Civic Sedan o'dan 100 km/s hıza 9,9 saniyede ulaşıyor. Güncel NEDC test normuna göre 91 gr/km CO_2 emisyon salınımı gerçekleştiren Civic Sedan Dizel, 100 km'de sadece 3,4 litrelik ortalama yakıt tüketimi değerine ulaşıyor.

Modern ve yenilikçi mühendislik çözümlerini bünyesinde barındıran yeni Civic Sedan hafif yapı, rijit gövde, düşük ağırlık merkezi ve son derece gelişmiş bir süspansiyon sistemi ile oldukça keyifli ve eğlenceli bir sürüş deneyimi sunuyor. Yalın iç mekân, son derece düzenli bir mimari, yeni teknolojiler ve üst seviye kaliteli malzemelerle dikkat çekiyor. Alçak oturma pozisyonu sürücüye daha sportif bir his sağlarken, aynı zamanda otomobille daha iyi bir bağ kurmaya yardımcı oluyor. Civic Sedan ayrıca çok yönlü, pratik ve kullanışlı bir iç mekân ve bagaj alanıyla kompakt sınıfa yeni standart getirirken, bilgi ve eğlence sistemi Honda Connect, Apple CarPlay ve Android Auto desteğiyle yolculukları keyfe dönüştürüyor.

Oldukça zengin bir donanım paketiyle satışa sunulan yeni Civic Sedan Dizel aynı zamanda kullanıcının kişisel zevk ve gereksinimlerini tamamlayan opsiyonel aksesuarlarla kişiselleştirilebiliyor. Yeni Civic Sedan 1.6-litre i-DTEC; Premium, Elegance ve Executive olmak üzere üç farklı donanım paketiyle satışa sunuluyor. Giriş seviyesi olarak sunulan Premium donanım seviyesinde: 16 inçlik alaşım jantlar, otomatik yanan farlar, adaptif hız sabitleme sistemi, ısıtmalı ön koltuklar ve sekiz hoparlörlü 180 Watt gücünde ses sistemi devreye giriyor. Elegance donanım seviyesinde bunlara ilave olarak Honda Connect bilgi ve eğlence sistemi, çift bölgeli otomatik klima, 17 inçlik alaşım jantlar, ön ve arka park sensörleri ve geri görüş kamerası sunuluyor. Ürün gamının tepe noktasını oluşturan Executive donanım seviyesinde ise deri döşeme, LED ön farlar, uyumlu akıllı telefonlar için kablosuz şarj, Garmin uydu navigasyon, ısıtmalı arka koltuklar ve 10 hoparlörlü 452 Watt gücünde premium bir ses sistemi sunuluyor.

İlk aşamada 6 ileri manuel şanzımanla satılacak olan dizel motorlu Civic Sedan i-DTEC Elegance 121.000 TL ve Civic Sedan i-DTEC Executive 130.000 TL fiyatla satılıyor. 5 kapılı HB Civic'in dizel motorlu versiyonu da Temmuz ayında satılmaya başlanacak ve sadece 9 ileri otomatik şanzımana sahip olacak.

AHMET SAİD ÖZEN
ROMA/İTALYA

X-Class pick-up dünyasında çıtayı yükseltti

Mercedes-Benz Türk, pick-up dünyasında sınırların ötesine geçen X-Class ile Güsem Yeşilvadi'de basın test sürüşü etkinliği gerçekleştirdi.

MERCEDES-BENZ TÜRK, Güsem'in Yeşilvadi'deki off-road alanında X-Class aracına özel basın test sürüşü etkinliği gerçekleştirdi. Mercedes-Benz Türk Hafif Ticari Araçlar İcra Kurulu Üyesi Tufan Akdeniz'in de katılımıyla gerçekleşen test sürüşünde katılımcılar, off-road parkurda ve ormanlık arazide aracın off-road kabiliyetini deneyimlediler.

Tufan Akdeniz test sürüşü etkinliğinde, "50. yılımızı kutladığımız 2017 yılında X-Class dâhil olmak üzere toplam 9.041 adet araç sattık ve karşılaştırmalı hafif ticari araç pazarında ikinci sırada yer aldık. Pick-up segmentine hızlı bir giriş yaptığımız ve Türkiye'de Aralık ayında satışa sunduğumuz X-Class aracımızdan kısa sürede 238 adet satarak Mercedes-Benz küresel satışları içinde en fazla X-Class satan ülke olduk" dedi. Akdeniz ayrıca, "Bugün bizim için ayrı bir heyecan yaratan basın test sürüşümüzle sizlerle bir araya geldiğimiz için son derece mutlu ve heyecanlıyız. Pick-up dünyasında fark yaratacağına inandığımız X-Class araçlarımızla güzel bir off-road performansı deneyimlemenizi diliyoruz" dedi.

Geçtiğimiz yıl Aralık ayından itibaren Türkiye pazarında satışa sunulan Mercedes-Benz X-Class, üç farklı kokpit süslemesi, ikisi kontrast dikişli deri olmak üzere altı farklı koltuk döşemesi ve iki farklı tavan rengiyle müşterilerine zengin malzeme ve renk çeşitliliği sunuyor. Bu sayede araç, iç mekânda orta boy pick-up segmentindeki konfor ve değer anlayışını yeni bir seviyeye taşıyor.

Pick-up pazarına güçlü bir giriş yapan ve pazarın değişen ihtiyaçlarına göre tasarlanan Mercedes-Benz X-Class; çift çıtalı heybetli ön ızgarası, güçlü duruşunu destekleyen uzun motor kaputu ve uzun geniş farlarıyla güçlü görünüme sahip. Araç; güçlü karakteri, dinamik görünümü ve heyecan uyandıran tasarımıyla dayanıklılık ve tarz arasında ideal bir denge kuruyor.

Müşterilerine dört ve altı silindirli motor seçenekleri sunan Mercedes-Benz X-Class, X 220 d (163 HP) ve X 250 d (190 HP) olmak üzere iki farklı motor alternatifi ile pick-up dünyasının yıldızı olmaya aday. Ayrıca aracın 2018 yılının üçüncü çeyreğinde ürün gamına V6 dizel (258 HP) motor seçeneğini de eklenecek.

Mercedes-Benz X-Class, tüm zeminler için dört tekerlekli çekiş sistemi sunuyor. Araç, "Low Mod" ve isteğe bağlı olarak sunulan 4MATIC kilitli aks diferansiyeli ile her türlü yol ve zemin koşulunun üstesinden gelebiliyor.

Çizgileriyle dikkat çeken X-Class, pick-up dünyasının sınırlarını daha da yukarı taşıyor ve sürüş dinamizmi, konfor, tasarım ve güvenlik özeliklerinin yanı sıra geniş kapsamlı kişiselleştirme özellikleri ile de Mercedes-Benz'e has karakteristik değerleri daha da zenginleştiriyor. Araç, kullanıcısına üç farklı donanım seçeneği, dört ve altı silindirli motor, sürekli veya arkadan itiş moduna da alınabilen dört tekerlekten çekiş, altı vitesli manuel şanzıman ve 7 vitesli otomatik şanzıman olmak üzere pek çok çeşitlilik sunuyor.

X-Class'ın arka tamponunda bulunan basamak ile 90 derecelik açıyla açılan bagaja erişim ve yükleme, kullanıcısına oldukça kolaylık sağlıyor. Çamurluk aralarına bir Euro palet sığacak şekilde tasarlanan X-Class, üçüncü stop lambasına entegre LED aydınlatma ünitesi ile yükleme alanının tamamını aydınlatıyor. Orta konsoldaki düğme ile aktif hale getirilen aydınlatma, araç çalıştırıldığında otomatik olarak kapanıyor. Ayrıca, kompresör gibi cihazları çalıştırmak üzere yükleme alanında bulunan 12 voltluk soket de araçta standart donanım olarak sunuluyor.

Benzersiz bir tasarımla yollara çıkan ve büyük bir ilgiyle karşılanan Mercedes-Benz X-Class, sunduğu üç farklı donanım seçeneği ile iş ve yaşam tarzlarının beklentilerini karşılıyor.

MAHMUT HAYIRLIOĞLU

Konforlu bir SUV deneyimine var mısınız?

Yeni bir dış görünümle, devrim niteliğinde bir değişimle yeniden tasarlanmış iç mekana sahip yeni Dacia Duster'ı Alaçatı yollarında test ettik.

BAŞTAN PEŞİN PEŞİN söyleyelim, Yeni Duster her özelliğinin başına DAHA sıfatını ekleyerek güçlü karakterini açıkça hissettiriyor! Yeni Duster'ın, gerçek bir SUV'un konforunu ve off-road becerisini bünyesinde barındıran 4x2 ve 4x4 versiyonları bulunuyor. Yepyeni iç mekan tasarımı ve geliştirilmiş sürüş konumu ile Yeni Duster'da yolculuklar daha konforlu. Ayrıca geliştirilmiş ses yalıtımı da iç mekanda algılanan sesleri yarı yarıya azaltarak sürüş konsantrasyonunuzu artırıyor. Comfort ve Prestige olmak üzere iki donanım seviyesi ile pazarda yerini alan Duster, yepyeni konfor ve güvenlik ekipmanlarına sahip. Otomatik klima, otomatik yanan farlar, 360° kamera, Eller Serbest Dacia Kart Sistemi, perde hava yastıkları, elektrik takviyeli direksiyon, Kör Nokta Uyarı Sistemi, 4x4 Bilgilendirme Ekranı, bel destek ayarlı yeni koltuklar ve Yokuş İniş Destek Sistemi Duster'da sunulan yenilikler arasında.

Zengin motor seçenekleri

Yeni Duster, motor seçenekleri arasına yeni 1.2 TCe 125 HP (4x2), benzinli motoru da ekledi. Türkiye'de bütün kullanıcılarının taleplerine cevap verebilecek iki benzinli, iki dizel olmak üzere dört motor seçeneği ile mart ayından itibaren satışa sunuluyor. 1.6 SCe 115 HP (4x2) ve ilk kez sunulan 1.2 TCe 125 HP (4x2) benzinli motor manuel versiyonların yanı sıra 1.5 dCi 90 HP (4x2) ve 1.5 dCi 110 HP (4x2 manuel ve EDC & 4x4) dizel motor manuel vites seçeneğine sahip.

Yeni Duster ile bir ilk

Yeni Duster, 70.900 TL'den başlayan fiyatlarla bu aydan itibaren ülkemizde satışa sunuldu. Yeni Duster'dan heyecan verici bir ilk ise e-ticaret ile online satışta da yer alması. Yüz müşteri, Yeni Duster'ı, pazara sunulmadan önce satın alma ayrıcalığına sahip oluyor.

Yenilenen tasarım dikkat çekiyor

Dacia'nın amiral gemisi Yeni Duster, yenilenen dikkat çekici tasarımı ile güçlü duruşunu sergiliyor. Krom radyatör ızgarasının otomobilin en uç köşelerinde yer alan ön farlara kadar uzanarak otomobilin daha geniş görünmesini sağladığını söyleyebiliriz. Model, üçe bölünmüş LED gündüz farlarını da içeren yeni far imzası ile dikkatleri üzerine çekiyor.Geniş arka kısım ise otomobile ayırt edici bir duruş kazandırıyor. Yeni Duster'da Dacia'nın dört kareden oluşan arka farları otomobilin uç köşelerinde yer alıyor.

SUV dünyasındaki yerinizi sağlamlaştırın

Yeni Duster'a biner binmez gözünüze ilk göze çarpan özelliklerinden birisi de iç mekanında iyileştirilmiş kalite ve yeniden tasarlanmış gösterge paneli olacaktır. Yeni gösterge panelinin öne çıkan özelliği ise bir önceki modellere göre daha geniş ölçülere sahip olması. Bu da size daha rahat bir sürüş keyfi yaşatacak anlamına geliyor. Orta konsol önünde 74 milimetre daha yüksek konumlandırılmış MediaNav Multimedya Sistemi, kullanıcılarına pazardaki en kısa görüş mesafelerinden birini sunarak kolay erişim imkanı sağlıyor. Otomatik klima kontrolü için sunulan üç adet klima kumanda düğmesi, gösterge panelinin üstünde yer alan havalandırmaları kontrol ediyor.

Yolda ve arazide daha konforlu

Yeni Dacia Duster, yolda ve arazide sürüşü kolaylaştıran yeni sürüş destek sistemleri ve ekipmanlarını bünyesinde barındırarak sizi eşsiz SUV tecrübesine davet ediyor. Yeni elektrik takviyeli direksiyon sayesinde direksiyonu döndürmek için harcamanız gereken gücün yüzde 35'i azaltılmış. Bu özellikle de park etme sırasında büyük kolaylık sağlıyor. Dönüş çapının yüzde 6 oranında azaltılmış olması ise şehirde, yüksek hızda ve virajlı yollarda daha hızlı bir direksiyon tepkisi ve gelişmiş manevra kabiliyeti edinmenizi sağlıyor. Özellikle arazi koşullarında sürüşü kolaylaştıran en önemli özelliklerinden biri ise otoyolda daha güvenli bir sürüş için araç hızına göre direksiyon takviyesi oranını değiştiren bir sisteminin olması.

Yeni Duster, ön, arka ve yanlarda olmak üzere dört kameradan oluşan 360° görüş kamera sistemine sahip. Sistem, sürücünün araç çevresindeki alanı görmesini sağlayarak park etmeyi kolaylaştırıyor. Ön tekerleklerin açısının rahat görülebilmesi için yan aynaların altına yerleştirilmiş kameralar bulunuyor.

NESLİHAN KİRPİKLİ
ALAÇATI/İZMİR

Gavin Green

DENEYİMİN SESİ

"Elektrikli bir Ferrari, telleri olmayan bir Fender Start gitarı gibi olacaktır; tasarımı güzel ama müzik yok!"

Eski editörümüz Gavin, dünyanın en saygı duyulan yazarlarından biridir. Geçmişle de gurur duyar ve Ferrari V12'sini çok sever

YİNE BİR HAC ZAMANIYDI ve Maranello'ya gitmiştim. Motor dünyası için Mekke var mıdır? Eğer varsa, orası kesinlikle Ferrari'nin merkezidir.

Oraya ilk gittiğimde 32 yıl önceydi. Fabrika daha küçüktü, üretim bu kadar incelikli değildi ve işler daha az profesyonelce yapılıyordu. Buraya, Ferrari 288 GTO'yu alıp Londra'ya götürecektim. Yeni sahibi Ron Stratton ile birlikte olacaktık. O günlerde Via Abetone'deki büyük elektrikli kapıların ardında bir karşılama alanı yoktu. Sadece güvenlik camının olduğu çıplak bir oda vardı ve camın ardında Rocky Balboa gibi bakan kalın boyunlu birileri oturuyordu. O zamanlar İtalya'da büyük bir terörist sorunu vardı. Fakat güvenlikler Kızıl Tugaylarda çok kırmızı spor otomobile ilgi duyduğumuzu gördüklerinde arkadaş canlısı oldular. Bizi bekleme salonuna aldılar ve kibar bir adam Ron'un parasını güvenli biçimde teslim almak için yönlendirilmişti (59 bin 690 sterlindi).

Renzo Ferrari'nin ofisini geçerek Ron'un aracının beklediği garaja geldik. Kırmızı 288 GTO inanılmaz görünüyordu. Biraz kötü kabini olabilir ama hala benim favori Ferrari'lerimden biri. Sadece bir hayal kırıklığı vardı. Ron, İngiltere'ye yapacağımız yolculukta dinlemek üzere bazı kasetler getirmişti. Ron bir kaset çalar bulmayı beklerken, onun yerinde çirkin bir dikdörtgen plastik vardı. Arka arkaya sigara içen Ferrari çalışanı, "Radyo-kaset çalar bir opsiyon" diye açıklama yapmıştı. "Yine de standart olarak hoparlör takıyoruz ve kabloları yerleştiriyoruz." Ron, opsiyonları seçmeyi atlamıştı.

Buraya birçok kez geri döndüm. Bir keresinde, 1986 veya 1987'ydi Enzo Ferrari ile buluşmuştum. Ne yazık ki eski adam hastaydı ve beni göremiyordu. 1988'de, 90 yaşında hayatını kaybetti.

Şimdi 70. hac yolculuğu için yine buradayım. Via Abetone'deki büyük elektrikli kapılar aynı görünüyor. Yolun diğer tarafında, Formula 1 pilotlarının ve yönetiminin öğle vakti uğrak yeri olan Ristorante Cavallino da aynı. Eski iki katlı kiremit rengi fabrika ön cephesi ve onun ayırıcı kemeri (Enzo'nun eski ofisi bunun hemen ardında) 1947'den beri neredeyse hiç değişmedi. Sadece bu kemerin üstüne 60'ların başında zarif sarı bir Ferrari yazısı eklendi. Eski binanın ardında ise birçok değişim yaşandı. Bunların birçoğu yeni teknolojiye sahip makinelerdi. Enzo günlerine ait eski kulübe tarzı endüstri çoktan gitmişti. 1980'lerde Ferrari, bizim gibi birkaç şanslı kişiyi davet etmişti. Şimdi ise otobüsler dolusu Çinli ve Amerikan fabrikanın ağaçla kaplı caddesine geliyor. 80'lerde Ferrari ziyaretçileri onlara inananlardı. Şimdi ise tamamen turistik.

Bazı şeyler ise değişmiyor. İçeriye yürürken modern koridorları geride bıraktım. V8'leri, V12'leri izledim. V12 motorları görmekten çok memnunum. Her biri bu işi severek yapan biri tarafından elle monte ediliyor. Ferrari'nin V12'si içten yanmalı motorların kralıdır ve Colombo'nun ilk 1.5 litrelik V12'sinden bugünün kudretli Superfast ünitesine kadar her zaman benzinli motorların zirvesi olarak kalmaya devam etmiştir.

İçten yanmalı motorlar birkaç on yılda birer müze parçası olurken şüphesiz bir Ferrari V12'si Modern Sanatlar Müzesi'nde ve Londra'nın Bilim Müzesi'nde gururla sergilenecek. Ama bu, aynı zamanda Ferrari'nin gelecek için mücadele etmesi anlamına geliyor.

Elektrikli motorlar bir gün benzinlilerin yerini alacak ve günlük kullanımın bir parçası olacaklar. Rolls-Royce'ları daha rafine hale bile getirecekler. Elektrikli Porsche'ler, Jaguar'ları ve Aston Martin'leri hayal edebiliyorum (aslında hepsi buna yakınlar). Ama elektrikli bir Ferrari'yi hayal bile edemiyorum. Evet, bir V12 kadar iyi bir hızlanmaya sahip olacaklar. Fakat Ferrari'lerin ölçütü bu değildir. Onlar hislerle ilgilidir. Bir Ferrari'nin sesinden daha ilham verici bir şey olamaz. Elektrikli bir Ferrari, telleri olmayan bir Fender Start gitarı gibi olacaktır: Tasarımı güzel ama müzik yok."

Benzinli motor yasağından muaf tutulan düşük adetli spor otomobiller olmalı. Ferrari'nin global ısınmaya katkısı bu durumda önemsiz kalacaktır. V12 süper sporların yasaklanması bilime, sanata ve sanatçılığa zarar verir.

CAR dergisindeki eski patronum Ian Fraser, "Ferrari'yi motoru için alırsınız, gerisi ücretsiz gelir" diyordu. Ferrari'nin tam gaz giden motoru, Rolex'in mekanizması veya manuel fokuslu Leica gibidir. Makinenin karakterinin özüdür.

Peki kalbi ve ruhu olmayan bir Ferrari, nasıl Ferrari olabilir ki?

Makyajlı Honda Jazz'a yeni motor

Sınıfının en geniş ve en ferah yaşam alanıyla dikkat çeken Honda Jazz yenilendi. Jazz, yakıt verimliliği ve yüksek sürüş keyfini bir arada sunan 130 HP gücünde yeni bir motor seçeneğine de kavuştu.

DIŞ TASARIMI ve iç mekan trimleri yenilenirken ürün gamına Dynamic adında yeni bir donanım seviyesi eklenen Jazz'da 130 HP güç üreten 1,5 litre hacimli i-VTEC benzinli motor da ilk kez kullanıma sunuluyor.

Dış tasarımda yapılan güncellemeler yeni nesil Honda modellerinde de kullanılan ve markanın imzası niteliğinde olan ön far ve ön ızgara tasarımına odaklanıyor. Yenilenen ön tamponda daha keskin hatlar dikkat çekerken, havalandırma ızgaralarının çevresindeki belirgin konturlar daha agresif ve dinamik bir görünümü beraberinde getiriyor. Yenilenen arka tasarımda uygulanan parlak siyah detaylarla daha modern ve sportif bir görünüm elde ediliyor. Skyride Blue/mavi adındaki yeni renk seçeneği dış tasarımdaki sportiflik vurgusunu tamamlıyor.

Honda'nın Jazz'da yer verdiği 1,5 litre hacimli i-VTEC motoru yüksek güç üretimini düşük yakıt tüketimi ve düşük emisyon salınımı ile aynı potada eritiyor. Euro 6 emisyon normlarını karşılayan motor isteğe bağlı olarak sunulan CVT otomatik şanzımanla 100 km'de ortalama 5,4 litre yakıt tüketirken 124 gr/km Co2 salınımı gerçekleştiriyor. Optimize edilen CVT şanzıman daha akıcı bir sürüş ve hızlı gaz tepkimesi sunuyor. Ayrıca daha önce kullanımda olan 102 HP gücündeki 1.3 i-VTEC benzinli motor da tüm donanım paketlerinde sunulmaya devam ediyor.

Jazz yeni motor seçeneği ile birlikte Dynamic adında yeni bir donanım paketi de sunuyor. Ön tampon altı eklentisi, arka tampona entegre üç parça arka difüzör ve sportifliği destekleyen kırmızı uygulamalar daha dinamik ve sportif bir görünümü beraberinde getiriyor. Yine Dynamic donanım paketi ile birlikte LED ön farlar, ön sis farları, yan marşpiyeler, tavan spoyleri ve 185/55 R 16 ebatlarında lastiklere sahip parlak siyah alaşım jantlar devreye giriyor. İç mekânda ise turuncu dikişli döşemeler, deri direksiyon simidi ve deri vites topuzu sportif ve dinamik havayı tamamlıyor.

Yerini aldığı modelin fonksiyonellik misyonunu sürdüren yenilenen Honda Jazz, 354 litrelik bagaj ve yolculara sunmuş olduğu geniş yaşama alanıyla sınıfının en geniş yaşama alanını kullanıma sunuyor. 60:40 oranında iki parça halinde katlanan arka koltuklar sayesinde 1.314 litrelik bir bagaj kullanıma sunulurken, Sihirli Koltuklar farklı kullanım kombinasyonlarını beraberinde getiriyor. Koltukların katlanmasıyla 2.480 mm uzunluğa ve 1.280 mm yüksekliğe sahip bir kargo alanı ortaya çıkıyor.

Yenilenen Honda Jazz'da, hız sabitleyici, ısıtmalı ön koltuklar, far sensörü ve Şehiriçi Aktif Fren Sistemi standart olarak sunuluyor. Üst donanım paketlerinde 7 inçlik Honda Connect bilgi ve eğlence sistemi, çok açılı geri görüş kamerası, anahtarsız giriş ve çalıştırma ve Çarpışma Uyarı Sistemi, Şerit Takip Uyarı Sistemi ve Trafik İşareti Tanıma Sistemi de dâhil olmak üzere son derece kapsamlı bir güvenlik teknolojisi paketi devreye giriyor.

AHMET SAİD ÖZEN
ROMA/İTALYA

Mark Walton

TEDAVİ EDİLEMEYEN HASTA

"Bir JCB iş makinesi markası otomobili SUV pazarında büyük bir karmaşa yaratabilir ve Range Rover müşterileri kendi araçlarını yetersiz görmeye başlayabilir"

GARİP: Dyson'ın elektrikli otomobil üreteceğini duyurduğu zaman kimse şaşırmadı. Bu, yeni teknoloji dünyanın karışıklığa gideceğinin ipucu. Herkes bunu muhtemel görüyor. Marmite yeni otel zincirleri açıyor; İzlanda yeni bir lüks giyim markası tanıttı; Halfords uygulama bazlı tanışma servisi oldu.

Bunların hiçbiri gerçek değil. Sadece uyduruyorum.

Ama Dyson hikayesinde daha fazlası var. İngiliz şirket küçük elektrikli motorlarıyla biliniyor ve aslında bunlar oturma odalarında hareket eden şeyler. Ancak bu kavramsal bir sıçrama. Daha çok, "Evet! Dyson otomobili! Bu harika!" demektense şöyle düşünenler daha çok: "HA HA HA HA HA HA HA HA."

Bu fikir, diğer otomobil üreticisi olmayanların da otomobil üretebileceği kanısını aklıma getirdi. Mesela dinamik, istekli bir tekerlekli tost makinesi düşünün: "Bu güzel, hafif ve iki koltuklu bir hibrit spor otomobil olabilirdi. Russell Hobbs bunun için kusursuz bir marka olabilir." Görüyor musunuz? Hiç de gerçek dışı değil!

Peki, otomobil üreticilerini rahatsız edecek sıradaki marka ne olabilir?

Ikea. Kitlesel üretim, uygun fiyatlar ve akıllı tasarım konularına hakimler. Ayrıca Ikea bisikletinden, Ikea ev bitkilerine ve Ikea dosya dolaplarına kadar her şeyi satmakla da meşhurlar. Ikea otomobili, Caterham tarzı kendinizin montaj yaptığı bir otomobil olacaktır. İsveçli, çevre dostu bir Caterham. Hafif malzemeden yapılmış ve her kapıyı kapadığınızda vidalarını sıkmanız gerekecek. Muhtemelen ismi akılda kalıcı şekilde Frsyluügnötta gibi bir şey olacaktır. Tüm parçalar, devasa depoda ayrı yerlere dağılmış olacak ve bunları gidip kendiniz toplayacaksınız. Eve gittiğinizde ise lityum iyon bataryanın 78755454-J18-PPL-90-WSA-99173476 olmak üzere iki parçadan oluştuğunu fark edeceksiniz.

JCB. Devasa mühendislik deneyimiyle tüm dünyayı etkileyen iş makinaları üreten bir marka. Yeni JCB otomobili SUV pazarında büyük bir fark yaratabilir... Range Rover müşterileri kendi araçlarını yetersiz görmeye başlayacak. Çocuklarını okula bırakırken yol kenarına park etmiş devasa siyah ve sarı dev yaratıkları görecekler. Sürücü ise 6 metre yukarıda oturuyor olacak. Eşsiz satış argümanı ise, sürücü koltuğunun 180 derece dönerek arkadaki çocuklarla yüz yüze gelmenizi sağlaması. SUV sürücüler, güçlü, maskülen tasarımları severler, bu yüzden ön tampon hidrolik kırıcı şeklinde tasarlanacak. 78 inç jantlarla hareket edecek, bu yüzden sürüş oldukça sert olacak.

PC World. Bu, internet jenerasyonları için otonom bir pod olacak. Parlak siyah bir plastikten yapılacak ve kullanım kılavuzu 12 parça ve 67 dilde gelecek. Kulağa güzel gelse de, boşalan cam suyunu doldurmanız gerektiğinde bunun kapalı bir bölüm olduğunu ve pazardaki hiçbir şeyle uyum sağlamadığını göreceksiniz. Bu yüzden PC World dolum için sizden 176 sterlin para isteyecek. İki yol sonra araç kullanılmaz hale gelecek ve onu çöpe atmak için yer arayacaksınız.

British Telecom. BT size kablolu internet ve eğlence paketiyle birlikte bir otomobil satacak. Ama sadece 36 aylık taahhütte Spor opsiyonunu, geniş bant ağını eklediğinde alabileceksiniz. Online indirim sizin taahhütünüzü 24 aya indirecek ama sadece sınırsız akıllı Hub paketini alırsanız ve sadakat kartına imza atarsanız. Daha sonra işinizden izin alarak aracın gelmesini bekleyeceksiniz. Bu gerçekleşmeyince 0900'lü yardım hattını arayacaksınız (dakikası 4 sterlin) ve üç gün boyunca sizi hatta bekletecekler. Beklerken hasta olacaksınız ve her şeyi iptal etmeyi deneyeceksiniz. Fakat bu sırada imzaladığınız anlaşmayla BT otomobilini gelecek 30 yıl kullanmak zorunda olduğunuzu göreceksiniz.

Bu tür değişiklikler, aslında pek de iyi olmayabilir. En iyisi Google ve Facebook gibi geleneksel otomobil üreticilerinin ürünlerine bağlı kalmak...

Editörümüz Mark, bu makaleyi PC World dizüstü bilgisayarında ve Ikea masasında yazdı

BMW, Jaguar ve Volvo günlük süper kahramanlarını kompakt SUV segmentini monotonluktan kurtarmak için gönderdi

ACİL

ÇAĞRI!

B

İLİYORSUNUZ bir kompakt SUV çok fark yaratabilir. Bir Hyundai Tucson veya bir Ford Kuga hayatınıza birkaç saat içinde girebilir ve anında çok kullanışlı olduğunu gösterebilir. Fakat bu onları gerçekten istediğiniz anlamına gelmez. Sadece ihtiyaçtır. Onlarla aklınızda kalacak bir sürüş yapma şansı sıfıra yakındır. Peki otoparkta sizi heyecanlandıracak bir araç daha iyi olmaz mıydı? Premium kompakt SUV'lar tavşanlar gibi çoğalıyor olabilir ama onların sadece bir kısmı sürüş açısından tatmin edici.

Jaguar, BMW ve Volvo tüm beklentileri güzelce takip etti, ardından sahip olmak ve kullanmak isteyeceğiniz küçük SUV'ları bize gönderdi. Hem de aynı zamanda ve aynı yollarda... Burada net bir kazanan ve iki çok güçlü takipçi var. Kazanan araç, buradaki en iyi sürüşü barındırıyor ama aynı zamanda zarif kabini, çok yönlü yapısı ve premium çekiciliğine de sahip.

Hangisini isterseniz isteyin iyi bir bütçe ayırmanız gerek. Her otomobil 30 bin sterlinden başlıyor ve 40 binlere kadar yükseliyor. Eğer premium ve SUV olmayan benzer performans ve benzer genişlikteki kompakt araçlarla karşılaştırırsanız fahiş gelebilir. Ama daha büyük ağabeyleriyle karşılaştırırsanız öyle değil: Mesela BMW X4, Volvo XC60 ve Jaguar F-Pace gibi.

Şekil itibariyle markanın DNA'sını taşıyorlar. Kokpitleri güzel ve donanımlı. Lüks olduğu kadar fonksiyonel. Volvo açık bir İsveçli; sağlam görünümlü ve bazı güzel detaylara sahip. E-Pace ise Range Rover Evoque tarzını ileriye taşıyor. X2 çevik ve farklı bir şehir otomobili. Hepsi güvenlik açısından son teknolojiye sahip. Bolca opsiyon sunuyorlar ve hepsi akıllı telefonların hayatınızda büyük bir role sahip olduğunu düşünüyorlar.

Frenler, endişe yapmadan X2'nin tadını çıkarmanızı sağlıyor

Bu CAR'ın daha önce ilk kez kullandığı BMW X2. Bugünkü rakipleri gibi 2.0 litre turbo dizel dört silindirli motora, dört çeker sürüşe ve otomatik şanzımana sahip. BMW'nin büyük satışlar beklediği 20d xDrive M Sport versiyonu. Aynı zamanda opsiyon jantlar, kozmetik X paketi ve off-road tarzı gövde kiti var.

E-Pace ise, D180 AWD lansman versiyonu. Cam tavana, güzel jantlara, elektrikli koltuklara ve havalı bir boyaya sahip.

Volvo, D4 AWD otomatik versiyonu ile burada. Momentum donanımı tercih edilmiş.

Acaba, dizel skandallarının ardından satışların düşmesiyle bu motorlara odaklanmakla zaman mı kaybediyoruz? Üreticiler öyle demiyor: Hepsi bu motorun otomobillerine iyi uyum sağladığını ve büyük adette satış yapacaklarını ifade ediyorlar. Başka motor ve şanzıman seçenekleri de var, ayrıca hibrit dahil daha fazlası da gelecek. Hatta daha büyük araç isterseniz premium SUV sınıfı yakında size tamamen elektrikli araç bile sunacak: Jaguar yıl sonunda i-Pace ile geliyor; BMW iX3 ile 2019'da ve Volvo Polestar 4 ile 2020'de sahnede olacak.

BMW ve Volvo, güç ile tork rakamlarında eşitler; Jaguar ise daha fazla torka sahip. Ayrıca gücünü X2 ve XC40'ın sekiz ileri şanzımanlarından farklı olarak dokuz kademeliyle aktarıyor. Ancak rakamlar Jaguar motoru hakkında tüm hikayeyi anlatmıyor. Şirket içinden çıkan yeni Ingenium ailesi, bazı ufak şikayetlerle karşılaşmıştı. Bunlardan biri devirlenmesi istendiğinde gecimesiydi ve sert bir mekanik sese sahip ol-

Bu otomobiller ucuz değil ve opsiyonlarla fiyatları daha da artıyor ama sürüş keyfi konusunda iddiaları var

Şehir içinde iyi, otoyolda fena değil. Peki virajlı yollarda nasıl?

Jaguar'ın dahice süspansiyon ayarları referans olmaya devam ediyor

E-Pace: 'Modern ve rafine' Mark Walton

Bazen bir arkadaşınız gelip filmin berbat olduğunu söyler, ardından siz filme gidersiniz ve aslında bu düşük beklentiyle birlikte keyif aldığınızı görürsünüz. Tabii film Star Wars: Son Jedi olmadıkça... Bu film konusunda arkadaşım gerçekten haklıydı ve gerçekten gülünçtü. Yeni E-Pace'de de durum böyle. Ama o Star Wars: Son Jedi olmayan bir film gibi.

E-Pace ilk tanıtıldığında birkaç üç yıldızlı yorum aldı ve birçok yazar ağır, gürültülü ve eski bir alışveriş arabası gibi sürüşünden söz etti. Ama hepsi yanılıyor.

237 HP D240 dizel (buradaki D180'in bir kademe üstü) en baştan itibaren modern ve rafine hissettiriyor. Hızlanmada o kadar canlı olmasa da, P300 benzinli motora yakın ama ben yine de D240'ı seçerdim.

Sürüş sert ve düşük hızlarda bozuk yolda çok yol gürültüsü var. Ama kişisel olarak yumuşak başlı olanları sevmiyorum ve Jaguar'ın sertliğini beğeniyorum. Hızlandığınızda ve süspansiyonu yüklediğinizde işler daha memnun edici oluyor.

Daha önemlisi, E-Pace'in sürüşünden keyif aldım. Direksiyon hızlı, gövde kontrolü harika ve yolda memnun edici.

Ne yaptığımı görüyor musunuz? Beklentilerinizi yükselttim. Şimdi gidip bir test sürüşü yapın ve hayal kırıklığı yaşamaya hazır olun (yine de söz konusu Star Wars: Son Jedi olmadıkça büyük bir hayal kırıklığı olmayacaktır.

XC40 rengine karşın en çok dikkat çeken; X2 ise tamamen sürüşe odaklı

XC40: 'Alman karşıtı' Colin Overland

XC40, X2'nin dinamik akıcılığını veya Jaguar'ın premium aurasını yakalayamamış olabilir. Fakat görünüm açısından Volvo'nun yeni dönemini simgeliyor ve bu açıdan bir kazanan. Kompakt bir SUV olabilir ama gerçek bir Volvo. V ve S90 gibi değil. XC40, Volvo'ya göre hala evrimleşen tasarımın yeni tanımı ve bu yüzden onunla zaman geçirmeye değer.

Oldukça konforlu koltukları, iyi bir görüş açısı, bolca eşya gözü ve bazı sıra dışı materyaller var.

Yani Almanlardan farklı bir yaklaşıma sahip. Daha koyu renklerle bile özel bir hisse sahip. Materyalleri, tasarımı ve premium sınıftaki farklı yaklaşımıyla dikkat çekiyor. Bu açıdan Fransızlardan da ayrılıyor.

Tüm bunlar Volvo'nun dinamikleri hakkında konuşmak için alan bırakmıyor. Belki de XC40'ı geliştirirken Volvo da böyle düşünmüş olabilir.

Bu tür şeylerle uğraşırken muhtemelen çeviklik, tepkiler ve denge konusu arka planda kaldı. Görüldüğü üzere otomobile daha çok tasarımı öncülük ediyor.

Kullandığım iki versiyon olan D4 dizel ve T5 benzinli, R-Design tasarım paketiyle daha sportif bir şasiye kavuşuyor.

masıydı. Ama bu daha rafine hale getirilen motor öyle değil. Ayrıca dokuz ileri şanzımanla daha iyi çalışıyor ve açık yolda daha rahat ilerliyor.

E-Pace'in en büyük dinamik handikapı aktarma organları değil, ağırlığı: Volvo'dan 100 kg ve BMW'den ise 60 kg daha ağır. Bunun için çelik gövdeyi suçlayabilirsiniz; alaşım gövdeli F-Pace daha büyük olmasına karşın daha hafif.

Volvo'daki aktarma sistemi, Jaguar'a göre daha az etkileyici. Vites kulakçıklarının olmaması büyük bir sorun değil ama aracı hareket haline getirmek için vites kolunu iki defa ittirmeniz gerek çünkü Geartronic beyni ilk adımı vitesi boşa alacak şekilde algılıyor. Ayrıca hareket halinde vites yükseltmeler de zaman kaybı oluyor.

Bu tembel lastik etkisi, bir zamanlar küçük Volvo'larda kullanılan kademesiz Variomatic CVT şanzımanın üretim hattında hortladığını düşünmenize bile yol açıyor. Sport moduna geçmek size biraz katkı sağlasa da, motorun ve şanzımanın tam olarak uyum içinde olmadığı bir otomobil kullandığınızı sık sık hissediyorsunuz. Orta devirde rahatsız

Volvo'nun motoru ve şanzımanı her zaman uyum içinde değil

İsveç'in modern mimarisindeki her şey bir otomobilde toplanmış

F-Pace güzel görünüyor ve bu modelde de aynı tarz izlenmiş

edici bir turbo gecikmesi var ancak diğer iki araç da bu durumdan tamamen kurtulmuş değil.

X2, Volvo'dan daha güçlü olmamasına karşın her iki rakibinden de çabuk hızlanıyor. 0-100 km/s hızlanmasında 7.7 saniyelik süresine karşın Volvo 7.9 saniye ve ağır, daha az güce sahip E-Pace 9.3 saniyeye sahip. Ayrıca daha yüksek maksimum hıza sahip: 220 km/s'ye karşın, XC40 210 km/s ve Jaguar 205 km/s hıza çıkıyor. Ayrıca en düşük resmi yakıt tüketimine sahip: 4.8 lt/100 km tüketim verisi bulunuyor; bu karşın Volvo'nun ise 5.1 lt/100 km ve E-Pace'in 5.6 lt/100 km var. Tüm bunları düşündüğümüzde Jaguar, E-Pace için bir performans silahı iddiasına sahip değil. Tempodan daha çok zarafete sahip.

X2 20d xDrive bir roket olmasa da, rakiplerini alt ediyor ve opsiyonel Spor şanzımanın da katkısıyla daha hızlı vites değişimleri gerçekleştiriyor ve zirve tork değerini daha verimli kullanıyor. BMW motoru daha geniş bir devir aralığına sahip ve bu da daha az vites değişimi yapılmasına katkı sağlıyor. Gaz pedalını köklerseniz de, çekinmeden vites düşürerek hızlanıyor.

Diğer dizellerin üstünlükleriyle birlikte X2 aynı zamanda daha rafine. Ancak diğerleri gibi soğukta titreşim oluyor ve yüksek devirde gürültülü.

Üç otomobil de biraz daha yavaş yollarda en iyi durumda; ideali ise hafif trafik. Böylece viteslerle uğraşmadan belli bir hızda ilerleyebiliyorsunuz. Aşağı Bavyera'daki Deggendorf ve Çek sınırı arasındaki B8 yolu, bu üçlü için eğlenceli bir oyun alanı. Bir dizi güzel viraj ve çeşitli geniş yüzeyler var. Burada XC40, E-Pace ve X2 otobana göre birbirine daha yakın duruyorlar. Fakat BMW hala diğerlerinin önünde. Bunu da daha iyi viraj yol tutuşu ve daha fazla güven aşılayan direksiyon hissiyle sağlıyor. X2'nin tek kusuru, bozuk zeminlerdeki sert sürüşü. Konfor modunda bile M Sport süspansiyonları huzursuz ve zaman zaman zıplamanıza sebep oluyor.

Yine de genel olarak akıcı olan bu yollarda oldukça güzel. Fakat sürüş kalitesi açısından ön plana çıkan Jaguar oluyor. Doğru çünkü E-Pace, olukları ve rögar kapaklarını sevmiyor ama çukurlarından arasından geçerken süspansiyon bun-

X2'nin kabini kolay kullanıma sahip ve malzeme kalitesi iyi

larla iyi başa çıkıyor. Genel olarak şirket içinde referans araç olarak alınan mevcut Range Rover Evoque'dan daha uysal hissettiriyor. Yine de tempo arttığında gövde burulması ve ani frenlemeler çok sorun değil. Aracın yanal, uzunlamasına ve yatay hareketleri birbiriyle uyum içerisinde.

Volvo'nun sürüşü ise buradaki iki aracın arasında. İsveçlinin daha sert süspansiyonları var ve Britanyalıya göre daha dik duruyor. Düşük hızlı sürüşlerde daha rahat ve kendine güveni var.

Volvo'nun direksiyonu ve frenleriyle anlaşmak kolay. Direksiyon BMW kadar hisli değil ama E-Pace kadar da yapay hissettirmiyor. Frene bastığınız ilk anda sezgisel bir his veriyor ve ardından bolca durdurma gücü var. Virajlarda biraz önden kayma var ve genel olarak temkinli ilerliyorsunuz. Diğer SUV'lar apekse biraz daha cesur gelirken, XC40 biraz daha sakin bir tutuma sahip ve bu aslında güven verici yol tutuşunun altını çiziyor. Birçok Volvo gibi dinamik sınırları açısından ortalama ama X2 bu konuda üstünlüğünü ortaya koyuyor.

XC60 ve 90'daki tasarım ruhuna sahip ama tüm detaylar daha farklı

E-Pace daha keskin bir tutum geliştiriyor. Virajlarda daha canlı ve düşük viteslerde gaz pedalı çok daha agresif tepkiler veriyor. Her zaman biraz daha geç fren yapmaya istekli. Virajlarda daha hızlı olmasa da, özellikle Dinamik modda duygulara daha fazla hitap etmeyi başarıyor.

Dengesi için Volvo'yu ve Jaguar'ı istekli olduğu için beğenmeye başlarken tekrar BMW'ye geçiyorsunuz. Bu anda sürüş memnuniyeti konusunda her noktada üstün olduğunu ve rakiplerini geçtiğini fark ediyorsunuz. Direksiyonu ekstra hassasiyete ve hissi sahip. Frenleri yorulmak nedir bilmiyor. Süspansiyonları ise aracın yere sağlam basmasını sağlıyor.

Peki ya off-road konusunda nasıllar? Onlarla pek ilgili bir konu

Daha fazla harcarsanız E-Pace daha güzel görünür. Büyük jantlar da bunlardan biri

E-Pace çevikliğiyle virajlarda ekstra keyif verebiliyor

X2: 'Bir jenerasyon ileride' Adam Binnie

Tüm çift X numaraları, diğerlerinin daha sportif hali gibi. Diğer yandan X4, küçük X6 gibiyken X2 ise tamamen farklı hissettiriyor. Kabin görünümü tanıdık ama kullanılan malzemeler X1'den bir jenerasyon ötede gibi. Tarzı ise, 1-serisi hatchback'i yansıtıyor ama X1 SUV'u geride bırakıyor.

X2 modeli, X1 ile aynı aks aralığına ve iz açıklığına sahip ama 7 cm daha alçak ve 8 cm daha kısa. Daha alçak ağırlık merkezi, daha sıkı gövde, yeni amortisörler ve viraj denge çubuklarıyla daha yüksek çeviklik elde edilmiş. Şehir içinde Arnavut kaldırımlarından ve tramvay raylarından geçerken X2, zıplıyor ama büyük bir darbe almıyor.

Aracımızda XDrive vardı. Dengeli ve iyi yol tutuyordu ama aynı zamanda heyecan vericiydi. Baz benzinli ve dizel modelde önden çekişli sürüş var. Dört çeker modellerde ise, tork yüzde 50 oranında arkaya yönlendiriliyor.

X2 önden kaymaya iyi direniyor ve virajlardan çıkarken savaştığını hissedebiliyorsunuz. Hızlı, akıcı virajlarda dar bölümlere göre daha çevik. Direksiyonu hisli ve hassas.

20d dizel, sekin ileri otomatik şanzımanla uyum içerisinde; 20i'in 0-100 km/s hızlanmasını yakalıyor ve yakıt avantajı da sunuyor. X2 havalı görünüyor ama bunun için de bedeli ödemeniz gerek. VW Golf R fiyatına sahip veya opsiyonlarla 3-serisi Touring ile eşdeğer.

BMW motoru en verimlisi ama rafinelik konusunda eksikleri var

E-Pace sakin, olgunlaşmış, donanımlı ve geniş bir kabine sahip

değil ve çoğu kullanıcılar genel olarak zorunlu olmadıkça asfalt dışına çıkmayacaklardır. Sağlamlığı ve yerden yüksekliği bu araçları çiftlik yolundan otoparka götüreceğiniz anlamına geliyor. Mekanik diferansiyel kilidi gibi geleneksel off-road donanımına sahip değiller. ABS, ASR ve ESP gibi sistemler kar veya çamurda ekstra denge, yol tutuş ve çekiş sağlıyor. Bununla birlikte hepsi yol lastiklerine sahip bu yüzden çamurlu alanlarda onlardan bir performans beklemiyoruz çünkü buralarda kolayca sıkışıp kalabiliriz.

X2, X1 kardeşinden daha güzel görünüyor ve gövde kiti de buna katkı sağlıyor

Bu yüzden off-road alanlarından çok kabin bu üçlü için daha önemli. Hepsi iyi ama BMW en etkileyici ergonomilere sahip, ayrıca bagajı da en büyüğü. X2 en iyi menzili de sunuyor. Birçok yeni otomobil dokunmatik ekran karmaşası içerisindeyken X2, BMW'nin tanıdık iDrive kontrol sistemini kullanıyor. Böylece her fonksiyona basit ve hızlıca ulaşabiliyorsunuz. XC90'dan ilham alan XC40 aynı modern İskandinav güzel hislerini sürdürüyor ama biraz daha koyu renklere sahip. Ayrıca dikey tablet tasarımını da kullanıyor.

Ustaca kalibre edilen ABS, ASR ve ESP sistemleri kar veya çamurda daha fazla denge, yol tutuş ve çekiş sağlıyor

E-Pace de güzel bir tarza sahip, geniş ve havadar ama kalite anlamında BMW'yi yakalayamıyor. Volvo'nun bilgi-eğlence ekranı gibi Jaguar'ın InControl Touch Pro ekranı, iDrive kadar yetenekli ve kullanışlı değil.

Eğer SUV'un geniş bir araç anlamına geldiğini söylüyorsanız, bu üç araç tam olarak öyle değil. Rahat kullanım sunuyorlar çünkü aslında büyük araçlar değiller. X2, Ford Focus ile aynı uzunluğa sahip. Dört yetişkin için yeterli alan var ve arka koltuklarda ortadaki sırtlık bölümünü indirerek, mobil cihazlarınıza yer açabiliyorsunuz. Bununla birlikte buradaki araçların hepsine çeşitli bagaj bölmeler, cepler ve tavan barları var. Buraya tavan bagajı, bisiklet taşıyıcıları ve arkaya römork bağlamak mümkün.

Alçak sürüşe sahip Spor süspansiyonlar, X2'nin sürüş odaklı olduğunu vurguluyor

Sonuç olarak BMW bazı ön koşullarla birlikte açıkça kazanıyor. Özünde X2, daha sportif ve daha şık görünen X1 gibi. Pahalı, sürüşü bazıları için sert gelebilir ve kalın C sütunu arka görüşü etkiliyor. Yine de sürüşü diğerlerine göre daha iyi, dijital olarak güncel ve iyi bir işçiliğe sahip.

Elbette bu övgülerin çoğu BMW'de, özellikle 3-serisi için de yapılabilir. X2 ile aynı fiyata M Sport 320d xDrive Touring satın alabilirsiniz. Bu şık görünümü kaybetseniz de bazı kazanımlarınız var: Daha doğal, daha cesaret verici bir sürüş makinesi; biraz daha fazla bagaj alanı; daha güçlü hızlanma. Bu farklı bir tartışma konusu ve insanlar ne istiyorsa onu alıyor. SUV'da daha iyi görüş açısı, daha yüksek sürüş pozisyonu, daha kolay çocuk ve çocuk koltuğu taşıma imkanı var. Geçen yıl SUV pazarı yine artış gösterdi ve tüm dünyada da giderek tırmanıyor.

X2 ilginizi çekmediyse, XC40 veya E-Pace de kötü seçenekler değil. İkisi de birbirine yakın, çekici ve yetenekli araçlar. Birçok açıdan BMW'nin gerisinde ama o kadar da geride değil. Bu üç otomobilin, üç farklı kişiliği var: X2 sürücülerin tercihi fakat pratiklik ve yolcu dostu olma konusunda üstün değil. XC40 iyi bir sürüşe sahip ve sizi iyi hissettiriyor. E-Pace, daha büyük F-Pace'a yakın övgü alıyor... Ama her şeyin bir bedeli var.

BMW X2 20D XDRIVE M SPORT X

> **Fiyat** £38,330
> **Motor** 1995cc 16v turbo dizel 4 silindir, 187 HP @ 4000 d/dak, 400 Nm @ 1750 d/dak
> **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş
> **Performans** 7.7 sn 0-100 km/s, 220 km/s, 4.8 lt/100 km, 126 g/km CO2
> **Süspansiyon** Önde MacPherson, arkada çok kollu
> **Ağırlık** 1675 kg
> **Satış tarihi** Şimdi

★★★★☆

VOLVO XC40 D4 AWD AUTOMATIC INSCRIPTION

> **Fiyat** £35,305
> **Motor:** 1969cc 16v turbo dizel 4 silindir, 187 HP @ 4000 d/dak, 400 Nm @ 1750 d/dak
> **Aktarma** 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş
> **Performans** 7.9 sn 0-100 km/s, 210 km/s, 5.1 lt/100 km, 135 g/km CO2
> **Süspansiyon** Önde MacPherson, arkada çok kollu
> Ağırlık 1735 kg
> Satış tarihi Şimdi

★★★★☆

JAGUAR E-PACE 2.0 D180 AWD FIRST EDITION

> **Fiyat** £47,800
> **Motor** 1999cc 16v turbo dizel 4 silindir, 178 HP @ 4000 d/dak, 430 Nm @ 1750 d/dak
> **Aktarma** 9 ileri otomatik, dört çeker sürüş
> **Performans** 9.3 sn 0-100 km/s, 205 km/s, 5.6 lt/100 km, 147 g/km CO2
> **Süspansiyon** Önde MacPherson, arkada çok kollu
> Ağırlık 1843 kg
> Satış tarihi Şimdi

★★★★☆

Sürüş memnuniyeti söz konusu olduğunda BMW rakiplerini her açıdan geride bırakıyor

SEN DE KİMSİN?

Yeni Megane RS, VW Golf GTI modelini mağlup eden çok yönlü bir araç olabilir mi? Yada Honda Civic Type R'ın tacını alabilir mi? Bunu öğrenmek için 800 kilometrelik bir yolumuz var.

Café ALGRANO

brembo

Dışarıda bir yerlerde rekabet etmeyi bekleyen bir Civic Type R olmalı

MEGANE'IN ÖNÜNDE YER ALAN çarpıcı damalı bayrak 'RS Vision' ışıklandırması sisi yararak geldi. Farlarıyla birlikte virajları ve yolları adeta gündüze çevirdi. Bu sabah kalktığımızda da ustalığını Ronda yolunda göstermeye hazırdı. Burası Avrupa'nın en güzel yollarından biri. Burada A-397'den ulaşılan güzel sahil yollarından yüksek tepelere kadar birçok farklı yol var.

A-397'ye gelmeden önce bile elimizde bolca güzel manzara fotoğrafları vardı. Bir de yeni Megane RS'in oldukça etkileyici çevikliği... Bir şekilde otoyolda çaba sarf etmeden gidecek kadar uysal da olabiliyor. Ayrıca virajları neredeyse dümdüz geçebiliyor ki bu özellik Renault Sport'un söylediğine göre dört tekerlekten yönlendirme sistemiyle ilgili. Mühendisler, önceki modele göre sistemin yüzde 10 oranında burulmayı azalttığını söylüyor. Bunun araç için iyi bir şey olduğunu kabul etmeden kısa bir süre önce şasi mühendisi bana şöyle demişti: "Eğer bunu daha sert viraj denge çubuklarıyla deneseydik, ön bölüme çok fazla yük binecekti ve konforda sorun yaşayacaktık."

Sürüş gerçekten uysal, buna ralliden ilham alınarak yapılan hidrolik sıkıştırma durdurucularının da katkısı var. Hatta birçok adaptif amortisörlü araca göre daha konforlu. Proje müdürü Loic Feuvray, "Elektrikli amortisörler her zaman ödün vermek gerektiriyor. Bunun yerine iki güzel pasif ayar [Sport ve Cup versiyonu] satmayı tercih ederiz." Neyse ki böyle yapıyorlar.

Şimdi neredeyse bulutların üzerine gün ışığı fotoğrafı çekecek durumdayız. RS ekibinin dört tekerlekten yönlendirme sistemi üzerindeki heyecanı fark yaratmaya başladı. Onların söylediğine göre fikir, gerekli direksiyon açısını azaltmak ve oldukça hassas bir şasi ortaya çıkarmak.

Ronda yolunda elde ettiğimiz kazanımlar artarak devam ediyor. Ayrıca tamamen güven sağlıyor. Megane iyi yol tutuyor ve kolayca hızlanıyor. Burnu virajlarda güzel bir doğallıkla ilerliyor. Ön tarafın yol tutuşu çok güçlü ve önden kayma bu sayede oluşmuyor. Arkadan kayma, ani hareket yaptığınızda ve yüksek hızdayken oluyor.

Frenler de neredeyse bir yarış otomobilininki gibi ve otomobil beklemediğiniz kadar çabuk duruyor. Clio RS'de can sıkan noktalardan biri olan çift kavramalı vites kutusu bile burada iyi görünüyor ve hızı vites değişimleri gerçekleştiriyor. Bunu direksiyon kolonuna monte edilen kulakçıklarla da yapabiliyorsunuz.

Aracı geri vermeden evvel 800 km'lik yolumuz vardı ve sonradan aracı teslim edeceğiz. Kısa zamanda konfor özelliklerini önceki jenerasyona göre artırdığını kanıtladı. Her açıdan büyük bir rahatlama sağlıyor...

Renault'nun motorsporlarından ve yüksek performanslı yol otomobillerinden sorumlu departmanı Renault Sport, adeta Daft Punk'tan elektronik müziğe kadar her türlü müziği yapabiliyor. Hem de bunu aynı başarıyla gerçekleştiriyor. Mesela önceki RS Megane'ın iki versiyonu vardı; R26R (plastik camlar, yarım roll-cage ve çıkartmalar) ve henüz üretimi duran RS Megane Coupe...

En hızlı Megane'lar her zaman yol tutuş konusunda bir referans noktası olmuştur. Sihirli şasisi ise, sizinle omurgadan iletişim kuracak kadar hassastır. Bu otomobiller, tüm dünyayı önden

Bir başka ifadeyle havalı RS ışıklandırması

Megane RS standartlarına göre uysal; üstümüzdeki yapı da Civic Type R sıradan...

RENAULT SPORT, ADETA DAFT PUNK'TAN ELEKTRONİK MÜZİĞE AYNI KALİTEDE FARKLI İŞLER YAPABİLİYOR

çekişli hızlı hatchback'lerin de gerçek spor otomobil olacağına da inandırmışlardır.

Bu yeni araç da bu efsaneyi canlı tutuyor. Clio RS'deki DCT şanzıman burada daha özel hissettiriyor. Standart Megane üzerine yapılan yeni RS, her açıdan iyileştirildi. Son dönemde çıkan Alpine A110 spor otomobil de, markanın neler yapabileceğinin habercisi ve aynı zamanda bu araç için de iyimser olmamızın bir nedeni.

Tamamen yeni RS'in karizmasını güçlendiren özellikler arasında üç pedallı düzen ve koltukların arasındaki iki kol var (manuel şanzımanın vites kolu ve manuel el freni). Ayrıca çift kavramalı vites kutusu ve elektrikli el freni seçeneği de bulunuyor. Otomatik opsiyonu Avustralya ve Asya pazarı için çok kritik bu sebeple Renault bu pazarları es geçmiyor.

Önceki RS Megane'lar gibi yeni otomobil de iki farklı süspansiyon ayarıyla geliyor: Standart Sport veya daha sertleştirilmiş Cup şasi. Kaputunun altında tamamen alüminyum 1.8 litre turbo dört silindirli motor 280 HP ve 390 Nm tork üretiyor. Hacme göre oldukça güçlü ama bu pazarda rekabet çok yüksek. Honda Civic Type R artık 320 HP ve Ford Focus RS 350 HP üretiyor...

Focus'tan farklı olarak Megane RS dört çeker sürüşe geçmedi. Civic gibi (ve Golf GT ve Peugeot gibi) Renault da önden çekişli kaldı. Ayrıca dört tekerlekten yönlendirme sistemine sahip ve bu da aracın dinamikliğini artırıyor. 60 km/s'nin altındaki hızlarda (veya yarış modunda daha yüksek hızlarda) arka tekerlekler öndekilerin aksi yönde 2.7 dereceye kadar dönüyor. Daha yüksek hızda ise ön lastiklerle aynı yönde dönerek aracın aks aralığının uzaması etkisini yaratıyor ve dengeyi artırıyor.

Bazı rakiplerden farklı olarak Renault elektronik kontrollü olanlar yerine pasif amortisörleri kullanıyor. Arka süspansiyon ise Civic'in bağımsızken, bu araçta burulma kirişi bulunuyor. Bununla birlikte ön aks, sofistike çift eksenle ayara sahip; böylece tork yalpalamasından ve eğimli yollardan daha az etkileniyor. Cup şasisi, amortisör, süspansiyon, virajda denge çubuğu gibi parçalara göre yüzde 10 daha sıkı. Yılın sonuna doğru daha sert Trophy versiyonu tanıtılacak. 300 HP'ye yakın olacak ve gözler önden çekişli Nürburgring tur rekorunu gözleyecek. Renault Sport ise, önceliklerinin eğlenceli sürüş olduğunu vurguluyor.

Fiyatlar henüz açıklanmadı ama baz manuel aracın Cup şasi olmadan 29 bin sterline satılması bekleniyor. Cup versiyonu ise 1300 sterlin civarında ekstra demek. Buna göre eski modelle karşılaştırıldığında 1500 sterlin civarı bir artış sağlanacak. Farklı pazarlarda farklı şasi ve vites kutusu kombinasyonları sunulacak. Ancak en merak edileni Cup şasiye sahip manuel vitesli versiyon.

Doğal olarak bu kombinasyonu Jerez'de kullanmak için heyecanlıyız ama bize verilen araç Golf GTI rakibi, yolla daha dost Sport versiyonu ve DCT şanzımanına sahip. Proje müdürü Loic Feuvray, ben yola çıkmadan evvel şöyle dedi: "Otomobili pistte daha keskin yaptığınızda, yolda onunla yaşaması daha zor hale geliyor. Günlük kullanım yapanları kaybetmek istemiyoruz. Bu,

280 HP yeterli mi?

Bir zamanlar 240 km/s hız ciddi spor otomobillerin önemli özelliğiydi. Şimdi ise bunlar hızlı hatchbacklerden beklenen bir şey ve Megane'ın 255 km/s hızı kağıt üzerinde neredeyse artık ortalama. Yolda bundan daha hızlı hissettiriyor. Hızlanması oldukça vahşice ama Type R veya Focus RS daha fazla sırıtmanıza yol açabilir. Fakat güç her şey demek değildir ve Renault Sport asla geride kalmıyor. Proje müdürü Loic Feuvray şöyle diyor: "Bazı müşteriler maksimum güç istiyor. Ama bizim çoğu müşterimiz maksimum sürüş deneyimine odaklı. Rakamlarda kaybolmak istemiyoruz." Etkileyici ama şasi daha fazlasını kaldırabilecek kadar iyi.

Üzgünüm dostlar, bu araç sadece beş kapılı

Yeni, daha rafine RS, artık Arnavut kaldırımdan korkmuyor

Megane geniş. RS Megane ise daha da geniş hissettiriyor

ÖNCEKİ RS'E GÖRE BU OTOMOBİL DAHA RAHAT KONTROL EDİLİYOR

Standart jantlar 18 inç. 19 inçler daha güzel görünüyor

çok yönlülükte yeni bir yaklaşım."

Peki bununla herkesi memnun edebilir misiniz? Bunu bulma zamanı. Sport, RS Megane'ların en kullanışlı olanı olduğu için önce kalabalık şehir merkezine gitmeye karar verdik ve yönümüzü Seville'ya çevirdik. Otoyol da lazım ama aynı zamanda tarlaların arasından geçen virajlı yollar da keyifli olacaktır.

Önceki RS'in direksiyonu harikaydı. Ön lastikler avuçlarınız içinde gibiydi ve en ufak hareketi bile ani tepkilerle iletiyordu. Belki de dört tekerlekten yönlendirme sistemi, belki de yeniden tasarlanan ön aks olabilir ama yeni otomobil biraz daha yumuşak. Düşük ve orta hızlarda oldukça nazik ve sizinle bağlantı konusunda sorun yok. Memnuniyetsiz değil, tahmin edilemez değil. Aslında tam tersi. Bu aracın arka arkaya sürüş yaptığımız grup testlerinde nasıl performans vereceğini çok merak ediyorum. Yine de Megane ciddi yollarda daha hassas ve çevik hissettiriyor.

Yolda altı ileri DCT vites kutusu motoru 110 km/s'de 3000 d/dak altında tutuyor. Yedi kademeli de olabilirdi. Yine de rafinelik harika. Kalın lastikli hızlı hatchbackler genelde otoyolda gürültülüdür ama Megane 19 inç (standart 18 inç) 245 mm'lik lastiklerle sakin. Kimseyi rahatsız etmiyor ve içeride yolcularla rahatça konuşmanıza imkan veriyor.

Seville, bu araç için bir garip görünebilir ve otomobilin oldukça dikkat çekerek ilerliyor. Şehrin geniş yolları, Arnavut kaldırımlı yollarında yeni RS de oldukça geniş duruyor. Hem de çok geniş. Megane'ın ciddi bir iz açıklığı var. Önde 30 mm ve arkada 22.5 mm daha geniş (standart Megane'ın da segmentinin en genişlerinden biri olduğunu ekleyelim...) Seville'daki her otomobilin üzerinde çizikler ve vuruklar var ama biz daha fazlasını eklemek istemiyoruz.

Neyse ki RS bir şehir otomobili gibi dönüş çapına sahip. Dört tekerlekten yönlendirme size katkı sağlıyor ve manevralarınız hızlanıyor. Sevilla'da görülmesi gereken Metropol Parasol'un özel mimarisini seyretme şansımız da oldu. Ardından tekrar piste dönüyoruz.

Tasarımı sebebiyle RS'in C sütunu çok kalın. Neyse ki aynalar ve geri görüş kamerası bunu telafi ediyor. Megane birçok kafanın bize dönmesine sebep olmadı ama bu kötü bir şey değil. Olgun, zarif bir tasarımı var. Ayrıca bagaj spoyleri de nazikçe entegre edilmiş. Difüzörün domine ettiği arka bölüm oldukça etkileyici. Renault, geniş çamurluklarla birlikte RS'in sıra dışı görünmesine de katkı sağlıyor.

Önemli bir konuya daha geçelim: Önceki RS Megane iki kapılı bir coupe'yken yeni araç ise genel ürün gamı gibi sadece beş kapılı.

Seville'dan sonra Ronda yolundan sahilde ilerledik. Cebelitarık dönüşü öncesi, doğal bir parka girdik. Burada trafik karşıdan gelirken biz rahat bir nefes aldık. RS'in geniş gövdesi de eminiz, genellikle paslı olan Defender'ların ilgisini çekmiştir.

Sport versiyonu yetenekli ve çok yönlü olduğunu kanıtladı. Bu tür yollarda Golf GTI veya bir Leon Cupra ile daha fazla eğleneceğimden şüphelerim var. Megane yaşaması güzel bir otomobil. İki günlük sürüşün ardından koltuk destekleri de sırtımı hiç rahatsız etmedi. Kabin genel olarak sıradan fakat öncekine göre daha lüks ve çok daha ergonomik. Karşınızda net bir cama yansıtma ekranı, bolca USB ve eşyalarınızı koyacak bolca alan var. Sadece tepkileri zayıf, aşırı karmaşık dokunmatik ekrandan şikayetçi olabilirsiniz.

Günlük kullanıma uygun hızlı hatchback modeli olarak Sport istenileni yapıyor. Peki tüm o eski, daha sert Megane Cup'ın içinize işleyen hissine sahip değil. Golf GTI hızlı hatchback ülkesinin başkenti olurken, Megane Renault Sport ise her zaman vahşi dağlardaki vahşi biri olurdu. Peki yeni Cup ne durumda? Acaba hangi konumda olacak?

Jerez'de pit yolundan çıkarken ikinci viteste sertçe hızlanıyoruz. Direksiyonda tork yalpalaması hissediliyor. Sport versiyonu içteki tekerleğe fren yaparken, Cup ise gerçek bir mekanik sınırlı kaydırmalı diferansiyele sahip. Yüzde 45'e kadar torku gereken yere gönderebiliyor. Yarış modunda bile bolca çekiş var. Bu modda denge kontrolü kapatılıyor ama yine de RS, daha kontrollü ve daha hassas hale geliyor.

Arkadan yönlendirmeyi ise, 911 tarzı gibi hissetmiyorsunuz. Oldukça hassas çalışıyor. Jerez, uzun ve hızlı virajların evi gibi. Yüksek hızda oldukça dengeli ve affedici. Gaz pedalıyla da istediğiniz gibi ayarlama yapabiliyorsunuz. Daha sivri dilli selefine göre bu otomobil daha rahat kontrol ediliyor.

BÜYÜK SORU:
Otomatik vites kutusu iyi mi?

Otomatik modda iyi çalışıyor. Kendiniz vites değiştirmeyi tercih ederseniz daha fazla keyif alabilirsiniz. Ayrıca vites kulakçıkları Clio RS'inkine göre daha dar çalışma aralığına sahip ve daha fazla memnuniyet veriyor. Hızlı ve daha olumlu hisler elde ediyorsunuz. Renault Sport direksiyon kolonuna monte edilen kulakçıklar, her zaman elinizin altında. Yine de ses kontrol düğmelerinin eklenmesi, kulakçıkları alışılmadık şekilde yükseğe yerleştirilmiş.

İki kola ve bir kahve mi? Uyanmak için bir de RS'i deneyin

Soldaki Afrika, sağda ise RS Cup şasisi için pist var...

Renault'nun ses kontrol düğmeleri sebebiyle vites kulakçıkları daha yukarıda

Cup versiyonunda mekanik sınırlı kaydırmalı diferansiyel var ve daha sert

Dört tekerlekten yönlendirme işini iyi yapıyor

Frenler, opsiyonel hafif dökme demir diskler, alüminyum taşıyıcılarla (her biri 1.8 kg tasarruf sağlıyor), piste çıkmadan evvel de bize güven vermişti. Ayrıca hissi de güzel. Pedalın kısa aralığıyla ayak ucu topuk tekniğinde size yardımcı oluyor. Motorun devirlenmeye istekli olması da güzel. Diğer yandan her sert frenlemede uyarı olarak stop lambalarının açılıp kapanmasını kapatamamak üzücü.

Manuel vites kutusu, önceki araçla aynı fakat vites aralığı biraz daha kısa ve ulaşması daha kolay. Yanlış geçiş yapmak neredeyse imkansız; bazı rakiplerle yoğun bir savaş içerisindeyken size dostça yardım ediyor.

Cup pistte çok güzel hissettiriyor. Selefine göre limitte çok daha dengeli ve bir tur boyunca daha hızlı. Bunu yoldaki sürüşe aktarınca da heyecan verici. Bu yeni otomobil sizi endişelendirmek yerine keyif vermeyi başarıyor. Yeni Megane RS, Cup versiyonuyla harika. Gerçekten etkileyici ve tepkili. Yeterli değil mi? Durun, henüz Trophy gelmedi...

BÜYÜK SORU:
Motor gerçekten iyi mi?

Bu motorda oldukça yaratıcı bir mühendislik var. Ayrıca oldukça iyi tepki veren bir turboya sahip. Hızlı devirleniyor ve sabit otoyol hızlarında sessiz. Ama daha büyük, daha vahşi motorlara göre daha az karizmatik. Egzoz sesi çok heyecan verici olmasa da, Spor ve Yarış modlarında hoparlör size daha fazla keyif veriyor (sesi gerçekçi ama sevmediyseniz bunu menüden kapatabilirsiniz). Ayrıca ortadan çıkan egzozdan gelen ateş ve çatırtılar gerçek, burada herhangi bir hile yok.

911 TARZI GİBİ ARKA TEKERLEK YÖNLENDİRMESİNİ HİSSETMİYORSUNUZ VE İŞİNİ İYİ YAPIYOR

Yol tutuş muazzam ve ıslak zeminde de şov yapabilirsiniz

Renault Megane RS

>**Fiyat** £29,000 (tahmini), £30,500 Cup versiyonu (tahmini)
>**Motor** 1798cc 16v turbo 4 silindir, 280 HP @ 6000 d/dak, 390 Nm @ 2400 d/dak
>**Aktarma** 6 ileri manuel veya 6 ileri çift kavramalı EDC, önden çekişli
>Süspansiyon Önde MacPherson, arkada burulma kirişi
>**Performans** 5.8 sn 0-100 km/s, 250 km/s-254 km/s (manuel/EDC), 7.2 lt/100 km – 6.9 lt/100 km (13 lt/100 km test tüketimi), 155-163 g/km CO2
>**Ağırlık** 1407 kg/1430 kg (manuel/EDC)
>**Satış tarihi** Nisan 2018, teslimatlar Haziran'da
>**Karar**
★★★★★

MOTED
motosiklet endüstrisi derneği
Türkiye Motosiklet Pazarına
Güç Katmak için Çalışıyoruz
Projelerimizi Türkiye'de daha güvenli,
daha konforlu ve daha huzurlu bir trafik için geliştiriyoruz.
moted › www.moted.org.tr

car

MOTOSİKLET REHBERİ 2018

MOTOSİKLETLERİ FARK EDİN !

Suzuki'de yenilikler bitmiyor

Suzuki, 2018'de yeni modelleri V-Strom 250 ABS, GSX-R125/ABS ve GSX-S125/ABS ile motosiklet severlere sürprizler yapıyor.

Suzuki'nin Supersport sınıfının yeni üyesi GSX-R 125/ABS, aerodinamik gövdesi, LED farları, çok fonksiyonlu LCD gösterge tablosu, anahtarsız çalıştırma sistemi gibi birçok önemli teknolojik donanımla karşımıza çıkarken, sadece 134 kg olan ağırlığıyla da kolay kullanım özellikleri sunuyor. GSX-R serisinin en tepesinde bulunan GSX-R 1000R ABS modeli ise, benzeri görülmemiş güç ve performans karakteriyle dikkat çekiyor. 202 HP gücünde, 4 silindirli, 998 cc hacmindeki makineyle hayat bulan GSX-R 1000R, Hareket Takipli Çekiş Kontrol Sistemi sayesinde, sürekli olarak sürücünün yol ve pist koşullarını izleyerek, gücün yere sağlıklı bir şekilde aktarılmasını sağlarken, bu efsanevi gücü dizginleme görevini ise Brembo fren sistemi üstleniyor.

Street sınıfında dengeleri değiştirecek devrim niteliğinde yeniliklerle gelen GSX-S serisi ise, özellikle GSX-S125 ve GSX-S750 modelleriyle motosiklet severlerin karşısına çıkıyor. Çok işlevli LCD gösterge tablosu, yeni nesil LED aydınlatmaları, hafif gövdesi, özenle üzerinde çalışılmış ses özellikleri ve yüksek performanslı fren sistemiyle güvenli ve konforlu sürüşler vaat ediyor.

Herkesin büyük bir heyecanla beklediği ve Kasım 2017'de satışa sunulan V-Strom 250/ABS ile V-Strom 650/ABS modelleriyse, Dual Purpose sınıfını hareketlendiriyor. Suzuki'nin efsanevi çöl yarışçıları DR-Z ve DR-BIG modellerine ithafen seçilen özel sarı rengiyle karakteri hakkında ipuçları veren V-Strom 650, yeni far ve stop grubu, düşük devir yardımı sistemi, 20 litrelik deposu, üç kademeli ayarlanabilir ön camı ve 12V priz çıkışıyla her doğa ortamında sürücüsünün yanında oluyor.

SUZUKI

YENİ YILDIZLARI SENİ BEKLİYOR

2018 model yeni Suzuki motosikletler yetkili satıcılarımızda sizinle buluşmaya hazır.

Dogan

0850 266 0 795 iletisim@suzuki.com.tr www.suzuki.com.tr /suzukiturkiye /suzukiturkiye /suzuki_tr

SUZUKI

Way of Life!

PIAGGIO
MP3

MOTOSİKLET TRENDLERİNİ YAKINDAN TAKİP ET !

VESPA GTV
300 SEI GIORNI

Dogan trend PIAGGIO Vespa aprilia MOTO GUZZI

APRILIA
TUONO 125
İtalya'nın gözdesi Piaggio, Vespa, Aprilia ve Moto Guzzi motosikletlerimiz
Yetkili satıcılarımızda sizinle buluşmaya hazır
MOTO GUZZI
V7 III RACER
trendmotosiklet
trendmotosiklet
www.trendmoto.com.tr
(0216) 242 08 00

Tasarım ve kalite anlamında rakipsiz olan birçok Vespa modeli, katılımcıların ilgisini üzerine çekmeyi başardı.

B sınıfı ehliyet ile kullanılabilen Vespa Primavera 50

Motosiklet dünyasının moda markası Vespa, yeni modeli ile birlikte kendi sınıfında fark yaratmaya devam ediyor. Vespa Primavera 50 modeli, A sınıfı motosiklet ehliyetine ihtiyaç duymaksızın, B sınıfı otomobil ehliyetiyle motosiklet tutkunları tarafından da kullanılabiliyor olmasıyla ön plana çıkıyor.

Motosiklet dünyasının en köklü markalarından Vespa, kendi sınıfında dikkatleri üzerine çekmeye devam ediyor. Yeni modeli Vespa Primavera 50, A sınıfı motosiklet ehliyetine ihtiyaç olmadan, B sınıfı otomobil ehliyetiyle motosiklet tutkunları tarafından da kullanılabiliyor olmasıyla ön plana çıkıyor. Kalite ve tasarım konusunda tam anlamıyla rakipsiz olan İtalyan markası Vespa'nın Primavera 50 modeli, ayrıca bu özelliğiyle pazardaki önemli bir eksikliği de doldurmasıyla dikkat çekiyor.

Motobike İstanbul Fuarı'nda da yediden yetmişe herkesin dikkatini çeken Vespa Primavera 50 modelinde siyah, kırmızı, beyaz, mercan ve mavi renklere yer verilirken, 49,9 cc hacmindeki tek silindirli, hava soğutmalı 3 supaplı motor ön plana çıkıyor. 6,4 litrelik yakıt deposu ve 1 litreyle 35,5 km yapabilen menzil kapasitesiyle uzun yolculuklar vaat eden Primavera 50, 16.400 TL'den başlayan ekonomik fiyatla satışa sunuluyor.

Şehirdeki heyecan

İtalyan motosiklet üreticisi Piaggio köklü geçişi ile sektörde isminden her zaman bahsettirdi. Piaggio, Türkiye'ye Trend Moto tarafından ithal ediliyor. Piaggio özellikle şehir içi motosiklet kullanmayı sevenlerin tercihi modellerle ön plana çıkıyor.

Önde 2 tekerleğe sahip MP3, farklı tarzı ve sportif görünümü ile dikkat çekiyor. MP3'te ABS/ASR, USB soketli torpidosu, 2 adet full face kaskı taşımaya yeterli kask bölmesi, Bike Finder teknolojisi sayesinde sele açma kumandası ve yer dayanağına gerek bırakmayan park sistemi MP3'te kullanılan bazı özellikler. 790 mm sele yüksekliği ve 12 lt yakıt hacmi bulunan MP3, şehir hayatı için ideal bir motosiklet.

Mp3'te iki farklı motor kullanılıyor. 300 İ.E olarak adlandırılan 278 cc tek silindirli motor 4 zamanlı ve 4 supaplı. 21.1 HP güç ve 22.5 Nm tork üretiyor. 500 İ.E. motor ise 493 cc hacminde. 4 zamanlı ve 4 supaplı olan motor 38.8 HP güce ve 45.5 Nm torka sahip.

Piaggio Medley, şık tasarımıyla İtalyan tarzını en iyi şekilde yansıtıyor. Medley, standart sunulan ABS sistemi ile güvenli sürüş sağlıyor. Tam boy 2 kaskın sığabileceği geniş kask bölümü ve start&stop sistemine sahip motorla satılan Medley ve Medley S, 2 farklı donanım seviyesine sahip. Medley gece mavis, titanyum gri ve beyaz olarak satılıyor Medley S ise kırmızı, siyah ve mavi renklere sahip. 150 İ.E adlı motor İ-GEK tek silindirli motor 155 cc hacminde. 4 zamanlı ve 4 supaplı motor 15 HP güç ve 14.4 Nm tork üretiyor.

Yoldaki heyecan Beverly Sport Touring. Sportif ve şık tasarımı ile şehir içinde pratik kullanıyla Beverly Sport Touring dikkat çekiyor. Bike Finder teknolojisi sayesinde sele açma kumandası, USB soketi, ABS/ASR sistemi ve 2 jet kaskı sığacak büyüklükte geniş kask bölümü ile Beverly Sport Touring, tüm ihtiyaçları karşılıyor. 300 İ.E. adlı 330 cc hacmindeki motor tek silindirli. 4 zamanlı ve 4 supaplı motor 30.2 HP güç ve 29 Nm tork üretiyor.

Pistlerden caddeye

İtalyan motosiklet üreticisi Aprilla, sportif tasarım ve farklı motor seçenekleriyle dikkat çekiyor. Trend Moto tarafından Türkiye'ye getirilen Aprilla geniş ürün yelpazesine sahip.

Sınıfındakilerin hiçbirine benzemeyen bir güç ve keyif sunan Dorsoduro 900 performans, hassasiyet ve heyecan adına sürücüye bir maksi motorun sunabileceğinin en iyisini sunuyor. Kaliteden ödün verilmeden tüm gövde parçaları düzgün bir yarış makinesi gibi minimum seviyede tutulmuştur. Tamamen yeni el koruyucuları ve daha yüksek hızlarda rüzgar koruması da Dorsoduro'nun sade tasarımını mükemmel bir şekilde tamamlar. İki tonlu çerçeve boyası, diğer gövde elemanlarına renk açıdan tamamen uyumlu kuyruk kaplaması ve siyah ısı kalkanlı yeni egzoz gibi özelliklerden her küçük detaya verilen önemi göstermektedir.

Dorsoduro 900'de kullanılan 896.1 cc hacmindeki 90 derece V-Twin ve 4 zamanlı. Silinidir başına 4 supap olan motor 95 HP güçve 90 Nm torka sahip.

Tüm dünyayı stili ve teknolojisi ile sarsan Aprilia Shiver 900 güçlü kişiliği, sürüş keyfi ve ergonomik özellikleriyle alanında öncü bir motosiklettir. Son nesil Ride by Wire sisteminin ürünü yenilikçi motoru, farklı sürüş tarzları, her türlü sürücüyü memnun edecek birinci sınıf şasisi ve başka hiçbir motosikletin ulaşamayacağı teknik donanımları ile Aprilia Shiver 900 fark yaratıyor.

Shiver, entegre çoklu sürüş tarzı Ride by Wire teknolojisinden yararlanırken bunu bir adım daha ileriye taşıyıp RSV4 yarış motosikletinden edinilen deneyimden de sonuna kadar faydalanmaktadır. Bu teknik çözüm en son teknoloji motor kontrol sisteminin izlerini taşımaktadır ve Aprilia Shiver sektördeki teknolojik liderliğini sürdürmeye devam etmektedir.

Çalıştırma düğmesine dokunmayla beraber sürücü hareket halindeyken bile, üç sürüş tarzından birini seçebilir ve motosikletin karakterini bir anda değiştirebilir. "Spor" : Sürücü bu İtalyan çift silindirli motosikletin tüm özelliklerinden yararlanmak istediğinde bu sürüş tarzını seçecektir "Gezi": Daha yumuşak bir güç iletimi ve akıcılık, yarış duyguları bir kenara bırakılıp daha rahatlatıcı bir sürüş için son derece önemlidir. "Yağmur": Yol tutuşunun çok iyi olmadığı durumlarda maksimum güvenlik en önemli konudur. Motosiklette bulunan teknik çözümler sayesinde V90 Aprilia inanılmaz rakamlar ortaya koymaktadır. 95 HP maksimum güç ve 81 Nm maksimum tork birinci sınıf performans göstermektedir.

Yeni Aprilia RSV4 RR, 6 yılda 7 dünya şampiyonluğu kazanarak Dünya SBK şampiyonasını başarıyla domine eden ve tüm zamanların en iyi superbike modeli olarak kendini ispat eden devrim niteliğinde bir projenin doğal dönüşümünün eseridir. Aprilia RSV4, sportiflik ve performans açısından dünya çapında bir referans noktası olup Aprilia'nınki gibi kısa tarihinde 54 şampiyonluk kazanan başarılı bir Yarış Departmanının değerli deneyimlerinden faydalanarak neler başarılabileceğinin en iyi örneğidir.

Yeni RSV4'ün özenli tasarımı sayesinde piyasadaki en kompakt tam boy spor motosiklet ortaya çıkarken kusursuz alüminyum çift raylı iskelet gibi teknik elemanlar da yarış ruhunu vurguluyor.

Ön taraf da tamamen yeniden tasarlandı: dikkatli bir rüzgar tüneli aerodinamik çalışması sonrasında yaratılan yeni ve daha korumalı üst kaplamaya sahip ve boyu fark etmeksizin tüm sürücülere daha iyi rüzgar koruması sunuyor. Bu seçim sadece sürücünün maksimum hıza ulaşmak için korumaya ihtiyaç duyduğu pistlerde değil, gövde ve kaskta hava basıncının daha düşük olması sayesinde daha fazla konfor sağlanan yolda da olumlu bir etkiye sahip. Karakteristik üçlü farlar da yenilendi: daha modern bir şekle sahip LED park lambası ilave edildi.

999.6 cc hacmindeki 90 derece V-Twin ve 4 zamanlı. Üstten çift egzantrkli ve silinidir başına 4 supap olan motor 201 HP güç ve 115 Nm torka sahip.

Yeni RSV4'ün özenli tasarımı sayesinde piyasadaki en kompakt tam boy spor motosiklet ortaya çıkarken kusursuz alüminyum çift raylı iskelet gibi teknik elemanlar da yarış ruhunu vurguluyor.

İtalyan kültürü

Moto Guzzi, sıra dışı tasarımları ve İtalyan tarzını en iyi yansıtan motosikletleri üretmeye devam ediyor. Moto Guzzi güvenlik hususları söz konusu olduğunda her zaman önde gelmiştir.

V9 Roamer'ın mükemmel sürüş kalitesi ile ve yeni 850 iki-silindir ile sunulan muhteşem düşük tork ile birleştirildiğinde his, tutuş ve benzersiz sürüş keyfi sağlar.

1973 V750 S çift ön fren disklerine sahip olan dünyadaki ilk motorlarından biri olmuş ve arkadaki disklere sahip S3 modeli ile takip edilmiştir. 1975 yılında, Moto Guzzi 850 T3 "entegre" adı verilen ve 2011 boyunca California 90 Anniversario modelinde kullanılan birleştirilmiş fren sistemini sunmuştur. Bu aracın amacı durma mesafelerini azaltmak ve fren sırasında dinamik stabilitesini azaltmaktır - kısaca önde gelen bir ABS sistemidir. Bugün Moto Guzzi sürücü için aktif güvenliğini artırmak için çözüm geliştirmeye devam etmekte ve V7 III üzerinde ABS ve MGCT (Moto Guzzi Controllo Trazione) sistemleri sunulmuştur.

Bunlardan ilki iki kanallı bir ünite olup, ikincisi ise California 1400 modelinden kalan, sürüş sırasında basitleştirilmiş ve araç hızına uyum sağlayan ön ve arka tekerlek arasındaki hız farkına göre harekete geçen bir sistemdir.

Diğer şeylerin yanı sıra, sistem tekerleğin zemin ile temas ettiği yüzeyin yeniden kalibre edilmesini sağlar, böylece yıpranma veya ünite kullanımı orijinal standart ekipmanına göre telafi edilir. V7 III Racer 750 cc'de kullanılan 90 derce V Twin motor silindir başına 2 supap teknolojisine sahip. 744 cc hacmindeki motor 52 HP güç ce 60 Nm tork üretiyor.

V9 Roamer'ın mükemmel sürüş kalitesi ile ve yeni 850 iki-silindir ile sunulan muhteşem düşük tork ile birleştirildiğinde his, tutuş ve benzersiz sürüş keyfi sağlar. V9 Roamer gerçekten orta boyda, hafif bir motosiklettir ve sadece Moto Guzzi motosiklet kültürünü bilen ve seven insanlar için değil aynı zamanda geleneksel motosiklet tasarımını sevmiş olan fakat ağırlığı ve sektördeki neredeyse tüm modellerin zayıf tutuşu nedeniyle hiç motor almamış olan herkes için tasarlanmıştır. 853 cc motor 55 HP güç ve 62 Nm tork üretiyor.

V9 Bobber ismi çizginin temel özellikleri, tasarım saflığı ve dolayısıyla orijinal sportiflik gibi tamamen mat siyah görünüm ile vurgulanmış konseptleri ortaya koymaktadır. Moto Guzzi'nin geleneksel spor motoru etkin bir şekilde orta boyutta bobber serisi segmentini yaratır ve burada V9 mevcut durumda tek temsilci olarak yer alır. Bobber motorlar ilk olarak ABD'de 2. Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkmış ve tutkulu sürücülerin çamurlu pistlerde daha hızlı gitme hedeflerini yerine getirmelerini sağlayacak tüm detaylar mevcuttur. Bu koşullarda yarışmak için, sürücüler aşırı büyük tekerlekleri monte etmek için kullanılmış, motorlara daha geniş bir ayak izi vermiştir. Bu stili takip ederek, V9 Bobber'da hiçbir krom kaplama yer almamış ve cilalı kısımlar mat siyah detaylar ile değiştirilmiştir. Yan paneller ve yakıt tankı koyu siyahtır ve birkaç grafik detay sarı veya mat kırmızıdır. 853 cc 90 derce V Twin motor 55 HP güç ve 62 Nm tork üretiyor.

Yeni BMW G 310 GS her maceraya hazır

BMW Motorrad için GS, işlevselliğin, güvenilirliğin ve sağlamlığın mükemmel bir taahhüttür. G 310 GS ise bu nitelikleri en iyi şekilde yorumlayarak 500 cc'nin altı segmentine aktarıyor.

G 310 GS'nin tek silindirli motorunun öne çıkan özelliği silindirin arkaya doğru eğimli olması ve silindir kafasının giriş önde çıkış arkada olacak şekilde 180 derece döndürülmüş olmasıdır.

G 310 GS, kendi segmentinde rakipsiz, çok yönlü, son derece modern ve gerçek bir GS'tir. Şehir tafiğinde atik ve çevik, hafif arazide son derece güçlüdür. Bu durum, GS'i günlük sürüş maceraları için mükemmel bir yol arkadaşı yapar. Son derece kompakt olmanın yanı konforu ile GS, kendi segmentinde yeni bir sürüş deneyiminin kapılarını sonuna kadar aralıyor. G 310 GS'yi giriş seviyesi segmentinde benzersiz kılan kesinlikle bu çok yönlü olma özelliğidir.

BMW G 310 GS daha ilk bakışta gerçek bir GS olarak tanımlanabilir. Karakteristik yüksek ön çamurluğu, çarpıcı silueti, kısa ve yüksek tasarımı ile BMW G 310 GS büyük GS kardeşlerinin klasik öğelerine sahiptir. Kısa aks aralığı, 19 inç ön tekerlek ve artırılmış süspansiyon hareket mesafesi ile kompakt oranları tipik dik duruşunu oluştururken çevik, atik bir sürüş tepkisini vaat eder.

Tıpkı G 310 R gibi G 310 GS de dünya pazarı için tasarlandı. Farklı nitelikte yakıt kullanmanın yanı sıra tüm emisyon standartlarına ve yerel gereklilik-lere uygundur. Dünyanın tüm yollarında rahatlıkla kullanılması için tasarlandı. Yenilikçi tek silindirli motor, dinamik sürüş keyfi ve dünya çapında geniş kullanım seçeneklerine uygunluk sağlar. Yeni BMW G 310 GS'nin merkezinde, dört supaplı, iki adet üstten çift eksantriğe sahip, elektronik yakıt enjeksiyonlu G 310 R modelinden tanıdığımız 313 cc sıvı soğutmalı tek silindirli motor yer alır. 313 cc'lik kapasite, 80 mm'lik çap ve 62,1 mm'lik stroktan kaynaklanmakta.

G 310 GS'nin tek silindirli motorunun öne çıkan özelliği silindirin arkaya doğru eğimli olması ve silindir kafasının giriş önde çıkış arkada olacak şekilde 180 derece döndürülmüş olmasıdır. Bu konfigürasyon düz, gücü artıran temiz hava/yakıt karışımı mantığını izler ve motosiklet mimarisi açısından olumlu sonuçlar elde eder. 9500 d/d'da 34 HP güç ve 7500 d/d'da 28 Nm maksimum tork üretimi ile yeni G 310 GS'nin motoru, DIN'a göre 169,5 kg'luk düşük boş ağırlığı ile dinamik bir sürüş keyfi için ideal bir yol arkadaşıdır.

Yolda ve hafif arazi koşullarında rahat motosiklet sürmek üzere mükemmel şekilde tasarlanmış BMW GS ergonomisi. Yeni G 310 GS yolda ve ormanlık ve taşlı patikalarda yapılan geziler sırasında tasasız bir motosiklet keyfi sunan rahat bir oturma pozisyonu sağlar. BMW Motorrad'ın karakteristik bir özelliği olan kumandaların kullanımı kolay ve güvenlidir. Çok çeşitli sürücü anatomileri dikkate alınarak basit ve güvenli kullanıma büyük önem verilmiştir.

Yeni G 310 GS, süspansiyonu ve burulma direnci yüksek, birbirine köprü ile bağlanmış boru tipi sağlam şasi tasarımı ile G 310 R Roadster modeline benzer. Sertlik açısından dengeli olmasına bakıldığında bu durum mükemmel sürüş dengesi ve hassas gidon tepkisine yönelik bir temel oluşturur. Ön tekerlek süspansiyonu sağlam bir ters çatal ile sağlanırken arka bölümde doğrudan üzerine monte edilen yaylı bir amortisör bağlantısı ile alüminyum salıncak kolu bulunur. Yüksek performanslı fren sistemi, standart olarak sunulan ABS ve çok fonksiyonlu gösterge paneli.

Tüm BMW motosikletleri gibi, yeni G 310 GS'de de ABS standart olarak sunulur. Etkili bir yavaşlama ve kısa fren mesafesine yönelik olarak 2 kanallı ABS sistemini yüksek performanslı bir fren sistemiyle bir araya getirir. Yeni G 310 GS'nin ABS sistemi, motosikletin hafif arazide kullanılması gerektiğinde tek bir tuş ile devre dışı bırakılabilir. G 310 GS gösterge paneli mükemmel bir netlik ve kapsamlı bilgiler sunan büyük bir LCD gösterge ekranı içerir.

Tıpkı G310 R gibi G 310 GS de yenilik, olağanüstü kalite ve sahibiyle uzun yıllar süren ortaklık ilişkisi gibi BMW markasının temsil ettiği tüm özellikleri yansıtır. Mükemmel bileşenler ve malzeme gerçek anlamda çok yönlü bir motosiklet oluşturmak üzere bir araya getirilmiştir. G 310 GS, 500 cc'nin altında bir GS modelidir ve BMW Motorrad'ın premium dünyasına giriş yapar.

BMW Motorrad
YENİ BİR DÜNYA KEŞFET.
BMW G 310 GS ile her an yeni keşiflere hazır ol. Maceracı ruhu ve rahat tasarımı ile her gün başka bir serüvene koşan BMW G 310 GS Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda seni bekliyor.
Detaylı bilgi için: 0850 252 40 40
/BMWMotorrad.Turkiye
bmwmotorradturkiye
@BMWMotorrad_TR
Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

Aytemiz Motorcu Dostu İstasyon ile motosiklet kullanıcılarına sahip çıkıyor

Motorcu Dostu Aytemiz İstasyonlarında, motosiklet kullanıcılarına özel park alanları ve bu alanın önünde kask, mont ve eldiven gibi eşyalarını bırakabilecekleri kişiye özel kilitli dolaplar, marketlerde kitleye özel ürünler yer alıyor.

TÜRKİYE'NİN EN HIZLI büyüyen akaryakıt şirketi Aytemiz, sektörde bir ilke imza atarak 2017 yılında "Motorcu Dostu İstasyon" projesini hayata geçirdi. Motosiklet kullanıcılarının istek ve taleplerini tespit eden Aytemiz, Motorcu Dostu İstasyon projesi ile hizmet konusunda fark yaratan bir çalışmaya imza attı. Tespit edilen ihtiyaçlar doğrultusunda motosiklet kullanıcılarının hayatını kolaylaştırmayı hedefleyen Motorcu Dostu İstasyon projesi, motosiklet kullanıcılarının desteği ile Türkiye geneline yayılarak büyümesini sürdürüyor. Motosiklet kullanıcılarının trafikteki algısını yükseltmek, emniyetlerine katkıda bulunmak ve hayatlarını kolaylaştırmak hedefiyle geliştirilen Motorcu Dostu İstasyon projesi, bir dizi yeniliği de beraberinde getirdi.

Motorcunun tüm ihtiyaçlarını karşılayacak

Bu kapsamda projede yer alan Aytemiz istasyonları, istasyon girişlerine yerleştirilen 'Motorcu Dostu İstasyon' tabelaları ile farklılaşmasının yanı sıra bu istasyonlarda, motosiklet kullanıcılarına özel park alanları ve bu alanın önünde kask, mont ve eldiven gibi eşyalarını bırakabilecekleri kişiye özel kilitli dolaplar yer alıyor. Ayrıca yakıt alımı sırasında oluşabilecek kazaları engellemek amacı ile motosikletlilere özel hazırlanan pompaların önüne, özel kaymaz bir zemin yer alıyor. Farklı tekerlek tiplerine uygun lastik şişirme uçlarının da motosiklet kullanıcıların hizmetine sunulduğu Aytemiz Motorcu Dostu istasyonlarında motosikletlere yakıt dolumu yapan personeller de motosikletlere özel hizmet sunmak üzere bir eğitimden geçti. Aytemiz Motorcu Dostu İstasyonlardaki marketlerde, motosiklet kullanıcılarına özel, Castrol madeni yağları, kask içi ve dışı temizleme spreyi, buğu önleyici, motosiklet temizleme ve cilalama spreyi ile zincir temizleme spreyi gibi bakım malzemelerine de yer veriliyor. Hem yağ değişimini hem de zincir yağlamayı kolaylaştıran motosiklet sehpası

Aytemiz Genel Müdürü Ahmet Eke

da bu istasyonlarda yer alıyor. Tüm bu hizmetlere ek olarak, motosiklet kullanıcılarının hayatını kolaylaştıracak, kask ve eldivenlerini çıkartmadan pompada ödeme yapabilecekleri "Aytemiz motordan öde" hizmeti de anlaşmalı Aytemiz istasyonlarında uygulanıyor.

Motosiklet kullanıcısının da 'hizmetindeyiz'

Türkiye'de motosikletlileri bu ölçekte sahiplenen ilk ve tek marka olduklarını hatırlatan Aytemiz Genel Müdürü Ahmet Eke, motosikletlerin ve motosiklet kullanıcılarının Türkiye'de hak ettikleri noktaya ulaşması için gerekli desteği sağlamayı sürdüreceklerini söyledi. Motosikletlerin en çağdaş ve çevreci ulaşım araçlarından biri olduğunu ve bu nedenle çok daha geniş bir kullanıcı kitlesine yayılmasının Türkiye'ye önemli avantajlar sağlayacağına dikkat çeken Eke, şunları söyledi: "Geçtiğimiz yıl hayata geçirdiğimiz Motorcu Dostu İstasyon' konsepti, hem kendi sektörümüzde hem de motosiklet camiasında büyük ses getirdi. Biz Aytemiz olarak tüm müşterilerimizi dinliyor, onların talep ve ihtiyaçları doğrultusunda en uygun ürün ve hizmeti hayata geçirmek için var gücümüzle çalışıyoruz. Onların da taleplerini dinleyerek bu projeyi hayata geçirdik. 25 istasyonla başladığımız ve hali hazırda 120 istasyona ulaştığımız projede hedefimiz 150 istasyona ulaşmak. Bu projede amacımız motosikletliler için bir farkındalık yaratmaktı. Çok kısa sürede hedefimize ulaştığımızı düşünüyorum."

Yılın ikinci yarısında ise tüm motosiklet kullanıcılarını önceleyecek bir kurumsal sosyal sorumluluk projesini hayata geçireceklerini söyleyen Ahmet Eke, "Motosiklet kullanıcılarına, istasyonlarımız dışında da fayda sağlamak amacıyla "Motorcu dostu istasyon" projemize paralel olarak sabit ve gezici eğitim programı üzerine kurulacak yeni sosyal sorumluluk projemizi de hayata geçirmeye hazırlanıyoruz. Bu projemizi ilgili tüm paydaşların desteği ile büyütmeyi hedefliyoruz. Toplum bilinçlendirilmesinde en büyük güçlerden biri olan medyada da bu konu özelinde alanlar ayrılarak Türkiye çapında farkındalık yaratılması da öncelikli hedeflerimiz arasında" dedi.

Honda CB125R

Honda GL 1800 Gold Wing

Honda, 9 yeni modelle bu yıla damgasını vuracak

Honda, 2018 yılında satışa sunacağı 9 yeni modelden 7'sini tanıttı. Gold Wing, Gold Wing Bagger, CB125R, CB250R, Africa Twin Adventure, CB125F ve PCX125 satışa sunuldu. Honda'nın CB1000R ve Forza250 modelleri de Temmuz ayında satışa çıkacak.

Honda'nın amiral gemisi Gold Wing ve Gold Wing Bagger'ın yanı sıra CB125R, CB250R, Africa Twin Adventure, CB125F ve PCX125 modellerini baştan aşağı yenilenmiş Honda motosikletler satışa sunuldu. NC750D INTEGRA, NC750S, NC750X ve X-ADV modelleri de yenilenen versiyonları da Türkiye pazarına tekrardan girdi. Honda ayrıca CB1000R ve Forza250 modellerini de Temmuz ayında satışa sunacak.

Yeni modellerde güvenlik donanımları öne çıkıyor

Honda'nın yeni modellerinin tasarımları ve konforlarının yanı sıra gelişmiş güvenlik teknolojileri ile de öne çıktığını belirten Honda Satış ve Pazarlamadan sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Bülent Kılıçer, fuarda gerçekleşen açılış toplantısında, Türkiye'de 'Sağlıklı Motosiklet Kültürü'nü oluşturmak üzerine kurdukları stratejilerini yeni modelleri ile desteklediklerini söyledi. Honda'nın trafikte güvenlik konusunda 50 yıla yakın süredir eğitim verdiğini ve bu tecrübeyi uygulamalarla Türk sürücülerine de aktardıklarını belirten Kılıçer, "Pazar lideri olarak motosiklette güvenlik konusunda önemli adımlar atmayı hedefliyoruz. Bunu hayata geçirmek için, kazalara neden olan 2 ana soruna odaklandık; trafik kurallarına uyulması ve araçların trafiğe uygun hale getirilmesi" dedi.

Honda GL 1800 Gold Wing

Baştan aşağı yeniden tasarlanan Honda Gold Wing daha küçük ve daha hafif; yassı biçimli altı silindirli eşsiz motor silindir başına 4 supap özelliğine sahip ve Elektrik Kontrollü Gaz Kolu, 4 sürüş modu, Honda Seçilebilir Tork Kontrol Sistemi ve Yokuşta Kalkış Desteği ile birlikte sunuluyor. Yeni şasi, bir alüminyum şasi çerçevesini, çift salıncaklı ön süspansiyon sistemini içeriyor ve tek taraflı Pro-Arm süspansiyon, arka yay ön yükleme ayarında olduğu şekilde elektrikli olarak ayarlanabiliyor. Bir elektrikli ekran, Smart Key (Akıllı Anahtar Sistemi) ve Apple CarPlay de standart donanım olarak sunuluyor. Tamamıyla yeni, üçüncü nesil Honda'nın benzersiz yedi vitesli Çift Kavramalı Şanzımanı da isteğe bağlı olarak satın alınabilecek. GL1800 GOLD WING 159.000 bin TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

CB125R ve CB250R

Honda standında ayrıca 2018 yılının en iddialı motosikletlerinden biri olmaya aday CB125R ve CB250R da ilk kez motosiklet tutkunlarının karşısına çıkacak. "Sport Naked" sınıfının bu şık temsilcisi hem gündelik kullanıma hem de filo ihtiyaçların yönelik olarak geliştirildi. CB125R 18.500 TL ve CBR250R 19.200 TL'den satılıyor.

CRF 1000L Africa Twin Adverture Sports

2 yıl önceki fuarın en dikkat çekici motosikletlerinden olan CRF 1000L Africa Twin bu yıl yepyeni Adventure Sports modeliyle maceraya devam mesajı veriyor. CRF 1000L Africa Twin Adventure Sports genişletilmiş yakıt deposu, yükseltilmiş sürüş pozisyonu, artırılmış yerden yüksekliği, ısıtmalı elcikleri, genişletilmiş kaporta ve daha uzun seyahat menzilli süspansiyonu ile bir üst segment kullanıcılarının bile aklını çelmeye aday görünüyor. 3 adet sürüş modu olan Elektrik Kontrollü Gaz Kolu, genişletilmiş Honda Seçilebilir Tork Kontrolü parametreleri ve revize edilmiş emiş ve egzoz tasarımına sahip motosiklet ayrıca Africa Twin'in 30'uncu yıl dönümüne özel renk tasarımlarıyla dikkat çekecek.

HONDA
The Power of Dreams

Honda 2017 yılında 29.796* adetlik satış ile
Türkiye'nin en çok satan motosiklet markası oldu.

HONDA

*TÜİK verilerine göre.

Yamaha yenilenen ürün gamı ile dikkat çekiyor

Yamaha Motor, yenilenen modelleri ve geniş ürün gamı ile bu yıl da yine iddialı...

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de her yıl yenilenen ürün gamı ile merakla beklenen Yamaha, 2018 sezonunun modellerini tüketiciyle buluşturdu. Marka, yenilikçi dizaynları ve vazgeçilmez modelleri ile sektörde bu yıl da istikrarlı büyümesini sürdürecek. Yamaha, özellikle MAX Ailesi ve MT Serisinin yenilenen modelleri ile hayranlarının bağlılığını en üst seviyelere çıkaracak. Yine markanın en çok beğenilen modelleri arasına giren XSR 700 ve XSR 900 yeni renkleri ile ilgiyi üzerine çeken modeller oldu.

2018 yılına yeni modellerin yanı sıra yeni yönetim yapılanması ile giren Yamaha Motor Türkiye'de, bir ilke imza atılarak bir Türk Genel Müdür göreve getirildi. Türkiye pazarında faaliyet göstermeye başladığı 2010 yılından bu yana yönetimi Japon Genel Müdürler ile yürüten marka, tüm operasyonu, 15 yıllık tecrübesi ile birçok departmanda başarılı görevler üstlenen Bora Cansever'e devretti. Cansever, yeni yapılanma ile 2018 yılında büyümeye devam edeceklerini ifade etti.

Her iki orta segment motosiklet kullanıcısından biri Yamaha markasını tercih ediyor.

Trafik sıkışıklığının yaşandığı İstanbul ve diğer büyük şehirlerde kusursuz ulaşım arayanlara hitap eden 125-250cc aralığındaki orta segment ürünlerinin satışı sürekli artış gösteriyor. Bu eğilime en iyi cevap veren Yamaha, ürün gamındaki YZF-R25, MT-25, NMAX ve XMAX modelleri yoğun ilgi görüyor.

Yamaha'nın Türkiye orta segment motosiklet pazarında payı yüzde 46, hobby segmentinde ki payı ise yüzde 25... Bu da gösteriyor ki her iki orta segment motosiklet kullanıcısından biri ve her dört hobby segment motosiklet kullanıcısından biri Yamaha markasını tercih ediyor. Yamaha'nın orta segmentteki oldukça başarılı satış grafiği çizen aktörlerinden biri YZF-R25... 2015'te piyasaya giriş yapmasına rağmen tüm rakiplerini geçerek yüzde 46 pazar payına ulaştı.

Piyasaya sürülmesinden itibaren büyük ilgi gören MAX Ailesi yenilenen birçok modeli ile Motobike İstanbul 2018'de yer alacak. Yamaha'nın şehir içi yaşam şartlarına en mükemmel uyum sağlayan XMAX 250 ve XMAX 300, piyasaya çıktığı yıldan bu yana Avrupa'da 130 bin satış adedine ulaşırken, bu segmentte 2017 yılında Avrupa'da yüzde 27.5 pay ile en çok satan maxi scooter oldu. 2018 yılında MAX Ailesi, XMAX 250, XMAX 300, XMAX 400 ve son derece başarılı bir scooter olan XMAX 125'in dahil edilmesiyle daha da büyüdü. Bu popüler model gurubu, NMAX 125, NMAX 155 gibi diğer üyeleriyle mükemmel bir uyum yakalayan en yüksek kaliteyi scooter severlerle buluşturuyor. 2018 yılında bu modeller yenilenen tasarımları ve yeni renk seçenekleri ile satışa sunulacak. Şehir içi ulaşımda en eğlenceli yol arkadaşı Tricity 155 ve en hafif 125cc scooter olan D'elight 125 de yeni renkleriyle sevenleriyle buluşacak.

Yeni MT serisi ile Hyper Naked Segmenti büyümeye devam edecek...

MT serisi, her yıl yenilenerek büyümeye devam ediyor. Bu yıl MT serisine eklenen yeni MT-09 SP ile Yamaha, bu segmenti tercih eden kullanıcılara sunduğu alternatifleri çoğaltıyor. MT-09 SP yanı sıra MT serisinin başarısı kanıtlanmış modelleri olan MT-25, MT-07, MT-09 ve MT-10 da yenilenen özellikleri ile 2018'de rekorlar kırmaya devam edecek.

Markanın en çok beğenilen modelleri arasına giren XSR 700 ve XSR 900 yeni renkleri ile ilgiyi üzerine çeken modeller oldu.

Yamaha X-MAX 400 ile ihtiyaçlarınız ve arzularınız bir arada...
Kompakt ve yüksek performanslı Sport Scooter X-MAX 400 ile tanışın. Mükemmel güç ve dengesi sayesinde üstün performans ve çevik sürüş deneyimini yaşayın. Çekiş kontrol sistemi (TCS), akıllı anahtar sistemi ve daha fazlasıyla teknolojinin tadını çıkarın. Seçkin tasarımı ve üst düzey kalitesi ile arzularınızı tatmin edin. Fonksiyonellik hiç bu kadar başarılı olmamıştı.
Yeni X-MAX 400... İhtiyacınızdan fazlasını arzulayın.

www.yamaha-motor.com.tr

MY GARAGE BUILDING BIKES TO BELIEVE IN
Download on the App Store
GET IT ON Google play

YAMAHA
Revs Your Heart

Bir fuar daha bitti...

TAMER ATSAN tamer.atsan@gmail.com Instagram: tamer_atsan

Türkiye'nin en büyük motosiklet ve bisiklet fuarı Motobike İstanbul, bu yıl 10.kez kapılarını açtı.

MESSE Frankfurt İstanbul tarafından organize edilen Motosiklet ve bisiklet sektörünün bölgedeki en kapsamlı ve önemli etkinliği Motobike İstanbul, bu yıl 140 stand'da 260 uluslararası markanın katılımıyla 16,836 m2 lik alanda 22-25 şubat 2018 tarihlerinde motosiklet ve bisiklet tutkunlarını ağırladı.

Motobike İstanbul'un ana destekçilerinden Moted'in trafikte yol güvenliğini arttırmasına dikkat çekmek için hazırladığı "Biz Trafikte de Aileyiz" kampanyası fuarın öne çıkan teması oldu. Ayrıca bu yıl motosiklet kullanıcılarının güvenli ve konforlu akaryakıt alışverişi yapmasını hedefleyen "Motorcu dostu istasyon" projesini hayata geçiren Aytemiz Petrol fuarın ana sponsorluğunu üstlendi.

2017'de 103 bin kişinin ziyaret ettiği bu önemli organizasyona bu yıl katılımın daha yüksek olması bekleniyordu...

Motobike 2018 fuarını ilk gün (basın günü) ve ertesi gün ziyaret ettim. İlk gün neredeyse bütün büyük markaların yöneticileriyle sohpet etme imkanım oldu, hatta sektör ile ilgili önemli bulduğum konuları kendilerine BJK TV aracılığı ile sordum. Bu röpörtajları mart ayı başından itibaren BJK TV de izleyebilirsiniz.

Yaptığım görüşmelerde aldığım notları genel olarak özetlersem:

1- Motosiklet sektörü Türkiye için son derece önemli.

2- 80 milyon insanın yaşadığı bu ülkede 2017'de 148 bin motosiklet satılmış. 2004 yılında bu rakam 400 binler civarındaydı, gidilecek çok yol var!

3- Nüfus artışı ve otomobil sayısının artışı ile paralel özellikle büyük şehirlerde trafik sıkışıyor, motosiklet en uygun çözüm.

4- 2016 verilerine göre 295 bin ölümlü ve yaralanmalı trafik kazasının 46 binini motosiklet kazaları oluşturuyor, yani motosiklet kazaları korkulduğu kadar yer işgal etmiyor.

5- Toplumda topyekün bir eğitime ve bilinçlenmeye ihtiyaç var.

6- Son dönemde çıkarılan %20'lik ek vergiye rağmen bu yılki satışların geçen yıldan daha yüksek olacağı öngörülüyor.

PERFORMANS TEKNOLOJİ

2017
Özellikle yarışlar için üretilen 300V² 10W-50 maksimum performans sağlayacak şekilde formüle edildi.

1971
Century 300V, ilk %100 sentetik 4 zamanlı motor yağı Ester teknolojisi ile geliştirildi.

1853
Yağ konusunda uzman Motul'un kuruluşu ABD'de gerçekleşti.

2012
Ester Core® Teknolojisi ile yeni nesil 300V geliştirildi.

1966
Century 2100 adı ile ilk yarı-sentetik yağ, motorsporları ihtiyaçlarını karşılamak üzere piyasaya sürüldü.

Dünyanın en eski madeni yağ üreticilerinden biri olan Motul, devrim yaratan ürünleri ile madeni yağ teknoloji standardını belirlemeye devam ediyor.

BİZİ TAKİP EDİN
motul.com.tr

MOTUL

Röportajı Vodafone Park'da gerçekleştirdik.

"NISSAN BÜYÜMEYE DEVAM EDECEK"

Nissan Türkiye Genel Müdürü Sinan Özkök'le bir söyleşi yaptık. 2017 yılını değerlendiren Özkök, 2018'i hem sektör hem de Nissan açısından değerlendirdi. SUV ve elektrikli otomobillerin geleceğine de değinen Özkök, Nissan'ın satışlarının gelecek yıllarda da artacağını belirtti.

RÖPORTAJ: **MAHMUT HAYIRLIOĞLU**

NISSAN TÜRKİYE Genel Müdür Sinan Özkök, geçtiğimiz yılı değerlenirdi. Ayrıca 2018 ve sonrası için sektörü ve Nissan'ın planlarını konuştuk. Elektrikli araçların geleceğimiz için önemli olduğunu söyleyen Özkök'le Vadafone Park'ın yeşil zemininde birazda futbol konuştuk.

Car: Bize 2017'yi hem sektör hem de Nissan açısından değerlendirir misiniz?

Sinan Özkök: 2017'ye başlarken tahminimiz, 870 bin – 900 bin civarında bir pazar tahminiydi. Planlarımızı buna göre yaptık, kampanyalarımızı belirledik ve pazar paylarımızı ayarladık. Geçtiğimiz yıl bizim için 3 önemli lansman vardı. Bunlardan bir tanesi

nisan ayında, sizin de katıldığınız Auto Show İstanbul Otomobil fuarında, Nissan Intelligent Mobility dediğimiz, yeni teknolojik yaklaşımlarımızı ortaya koyduk. Temmuz ayında ise X-Trail lansmanı gerçekleştirdik. Biliyorsunuz, Nissan X-Trail dünyanın en çok sata SUV modeli. Ekim ayında da Nissan Qashqai'nin tanıtımını gerçekleştirdik. O da, biliyorsunuz ki Türkiye'nin en çok satan SUV modeli. Türkiye'ye SUV anlayışını getiren bir model. 10 yıldır da segmentinin lideri konumunda. Biz 2017 yılına genel olarak baktığımızda; sektör açısından da başarılı bir dönem geçirdik. Çünkü 870 bin – 900 binleri hedeflerken, 950 bini geçen bir pazara şahit olduk. Zorluklar vardı tabii ki. Euro kurunda ve faizlerde birtakım dalgalanmalar da mevcuttu. Buna rağmen sektör gücünü ortaya koyabildi ve hem üretimde hem istihtamda başarılı bir yıl geçirdi. Nissan ailesi olarak, pazar payını artırarak

GENEL YAYIN YÖNETMENİMİZ MAHMUT HAYIRLIOĞLU, NISSAN TÜRKİYE GENEL MÜDÜRÜ SİNAN ÖZKÖK İLE KEYİFLİ BİR SÖYLEŞİ GERÇEKLEŞTİRDİ.

yola çıktık. 2014'te 20.binlerden 24 binlere geldik. 32 bini gördük, sonrasında ise 34 bini aşkın adetlerle kapattık. Başarılı bir yıl geçirmemizde Qashqai, X-Trail, Juke, Micra, Navara ve Pulsar'ın çok büyük bir rolü var.

Car: SUV sınıfının lideri Qashqai'nin rakipleri arttı. Bununla ilgili neler söylemek istersiniz?
S.Ö.: Standartları belirliyoruz aslında. 10 yıldır segmentinin lideri. Geçtiğimiz sene 20 bini geçen satış hacmine ulaştık. Ancak diğer bir yandan SUV segmentinin dünyada ve Türkiye'deki gelişimine de değinmek isterim. Dünyada yavaş yavaş da olsa SUV'ye doğru heyecanlı bir geçiş var. Hatchback modellerden sedan kasa tiplerinden daha fazla tercih edilmeye başlandı. Haliyle en çok satış hacmine ulaşan segment oldu. Türkiye'de hala sedan kasa tipinin belli bir ağırlığı var. Qashqai standartları belirleyebilen bir yapıya sahip olduğu için, segmentteki gelişimi de rahatlıkla sağlayabiliyor. Gerek teknolojik özellikleri, kullanım özellikleri, motor seçenekleri, bizim için en önemlisi olan güvenlik seviyesiyle beraber şu anda Türkiye'nin en çok tercih edilen SUV modelidir.

Car: Qashqai'yi en çok hangi cinsiyet tercih ediyor?
S.Ö.: Türkiye'deki verilerimize baktığımız zaman, kadın-erkek yarı yarıya eşit diyebiliyoruz artık. Yani, Qashqai kullanan kadın kullanıcıların oranının arttığını söyleyebiliriz.

Car: SUV bir trend olmaya başladı. Qashqai'nin pazardaki konumu ve rekabet... ?
S.Ö.: SUV, sportif özelliklere sahip, off-road araçlardır aslında. Aracın yüksek olmasından kaynaklı güven duygusu, bazı sportif sürüş özellikleri ile beraber şehir içinde de konfor sağlayabiliyor. Haliyle ön plana da çıkmış oluyor. Diğer sedan ve hatchback kasa tiplerine göre yüksek olduğundan, rahat bir kullanım imkanı sağlamasıyla, sürüş özelliklerinin sedan ve hatchback kasa tiplerine benzemesi, tasarruflu yakıt özelliğiyle en çok tercih edilen model olma yolunda ilerliyor. Türkiye'de SUV'nin 2010'dan bu yana, tüm pazarlardan aldığı pay yüzde 8 iken, son yıllarda yüzde 17'lere gelmeye başladı. Neredeyse iki katına çıktı. Doğal olarak her otomobil markası SUV modellerini çıkarmaya başladı. Ama Qashqai hem müşterilerimizin satın alma listelerinde üst sırada, hem satış hacminde bir numarada yer almaya devam ediyor. Pazara giren ilk SUV olmamız da bir avantaj ve sınıfın en güçlü dizel otomatik motoruna sahibiz. 1.6 lt 130 HP dizel otomatik Qashqai'de var.

Car: 2018' e gelsek, Nissan penceresinden bakarsak neler bekliyor bizi?
S.Ö.: Şöyle, nasıl ki 2017'de 870 bin, 900 bin bandında beklerken nasıl ki 950 bin bandında gerçekleştiyse bu yılı da biz 950 tahmini ile açtık sektördeki genel kanı da bu yönde. Dolayısıyla şöyle bir düşünce var; 950 bin düşünürken 1 milyon satış adedine gidebilir mi? Ben 1993 yılından bu yana bu sektörün içindeyim. Maalesef 1 milyon adetlik satış hep hayal edilmiştir yani ağır vasıtaları katmaksızın. Benim şahsi düşüncem 1 milyon otomobil + hafif ticari satılacak bir iç pazar var. Türkiye, genç nüfusu ve ekonomik yapısı itibariyle 1 milyonluk satışı çok rahat hak ediyor açıkçası. Bu sene 950 binli rakamları telaffuz ediyoruz tabii dövizde çok büyük dalgalanmalar olmazsa. Faizlerde belli seviyelerde devam ederse büyük bir ihtimalle 950 bin bandını yakalarız.

Nissan olarak biz napacağız? Geçtiğimiz yıl biz 2 büyük lansman yaptık. Dünyadaki en çok satan SUV modeli X-Trail ve Avrupa'yla birlikte Türkiye'nin en çok satan SUV modeli Qashqai lansmanları gerçekleştirdik. Bu iki modelimize yoğunlaşacağız bir de bizim geçen sene İstanbul Auto Show'da lansmanını yaptığımız Nissan Intelligent Mobility yaklaşımımızı müşterilerimize

daha fazla anlatmak istiyoruz. Heyecan veren inavasyon, heyecan veren yenilikler nelerdir? İnavasyonu müşterinin hayatına nasıl entegre ederiz? Güncel hayatında nasıl daha fazla kullandırırız? Bunların üzerinde çalışacağız. Müşteri memnuniyeti bizim için en önemli detay. Biz bu sayede müşterinin Nissan marka aracından en yüksek faydayı nasıl sağlar, sürüş özelliği ile, sürüş güvenliği ile, yaktık tasarrufuyla ve konforuyla değil aynı zamanda bizim teknolojik gelişmelerle olacak bir durum. Dolayısı ile hem müşteri hizmetinde verdiğimiz o yüksek seviyeyi üründe de aynı şekilde vermeye başlıyoruz.

Car: Elektrikli ve hibrit motorlara Nissan'ın bakışı nasıl Türkiye planları içinde bu motorların yeri nedir?
S.Ö.: Şunun altını net bir şekilde çizelim. Dünyada en çok elektrikli araç atan marka Nissan'dır. Nissan Leaf dünyanın en çok satılan otomobili olma özelliğine sahip. Dolayısıyla elektrikli araç satışı dolayısıyla bizim planlarımızın omurgasını oluşturuyor. 2022'ye kadar olan dönemde Nissan bu konuya çok ciddi yatırımlar yapacağını açıkladı. Şunu belirtmek istiyorum yalnız. Az önce konuştuk ya dizel otomatik bu modelde var mıdır? Türkiye'de hala dizel motorlar hala çok beğeniliyor. Artık dizelden benzinliye doğru bir dönüş var. Onun da nedeni ister istemez temizlemesi zor bir teknoloji. Emisyon değerlerinin Euro 5'ten Euro 6'ya geçmesi ile birlikte hatta Euro 6 C ve D ye geçiyoruz ki Türkiye'de bunu aşağı yukarı aynı takvimle uygulayacak. O emisyon seviyelerini yakalamak için çok ciddi yatırımlar yapmak gerekiyor. Ama müşterilerimiz o aradaki maliyetleri karşılamak istemiyor. O yüzden de daha dşük hacimli benzinli motorlara geçiş var. Bunda turbonun gelişiminin de etkisi büyük. Avrupa'da 2017'de yüzde 44'e kadar gerileyen bir dizel motor satışı gerçekleşti. Bu oran eskiden yüzde 50'nin üzerindeydi. Türkiye'de de bu trend olacaktır diye düşüyoruz. Bu geçiş yaşandıktan sonra da elektrikli araçlar gelişecek diye tahmin ediyoruz. Yarının otomobili denildiğinde hibritten de öte elektrikli araçlara doğru geçiyoruz. Otonom sürüş ve elektrikli otomobiller geleceğimizi yönlendirecek.

Car: Elektrikli otomobilde vergi artırımı söz konusu. Bu durdum elektrikli otomobil pazarını nasıl etkiler?
S.Ö.: Özellikle Avrupa'da elektrikli otomobillerden bırakın vergi alınmasını çok ciddi teşvikler var. Hükümetler, devletler ciddi teşvik uyguluyorlar ki araç parkı daha çevreci otomobillere sahip olsun. Geleceğimizi, yarınımızı düşünüyorsak elektrikli araçlar bu işin olmazsa olmazı olacak. Türkiye'deki sisteme baktığımız zaman vergi dilimi elektrikli araçlarda daha düşük vergi diliminde. Yüzde 15'e kadar çıkan bir ÖTV var ama o seviyede tutuluyor. Son torba yasada böyle bir madde var. Ama Maliye Bakanı'nın son açıklamasını gelirken okudum hatta Maliye Bakanlığı'nın sitesinde de var bu yazı, elektrikli araçta ÖTV 1 kuruş bile artmayacak diye. Biz de bunu beğeni ile karşılıyoruz. Bırakın 1 kuruş artmayı biraz daha indirime gidilirse önümüzdeki dönemde elektrikli araçların önü de daha da açılır diye düşünüyoruz.

Car: Nissan GT-R modeliniz Türkiye'ye gelecek deniyor ne diyorsunuz?
S.Ö: GT-R modelimiz markamızın gözdesi ve 500 HP'nin üzerinde. Kendi segmentinde oldukça fazla satış oranları yakalamış bir otomobil. Önümüzdeki dönemde GT-R'ı Nissan Türkiye olarak getirmeyi planlıyoruz.

Car: Birazda futbol konuşalım, UEFA'da sponsorsunuz bu konudaki görüşleriniz nelerdir?
S.Ö.: Nissan, UEFA Şampiyonlar Ligi'nin ana sponsorlarından. UEFA Ligi futbolun en üst seviye organizasyonlarından biri. Biz de Nissan olarak hep en yukarısını hedefleyen bir markayız. Bizim DNA'mıza baktığınızda biz hep +1'i hedefleyen hep zirvede olmayı seven bir markayız. Bu yüzden b sponsorluk Nissan'la çok örtüşüyor. Gördük ki müşterilerimizden de futbol severlerden de çok güzel tepkiler aldık. Bu sene sadece Beşiktaş ilk 16'ya ülkemizden kaldı. Nissan olarak böyle bir organizasyona sponsor olmaktan büyük keyif aldık.

ÖNÜMÜZDEKİ DÖNEMDE GT-R'I NISSAN TÜRKİYE OLARAK GETİRMEYİ PLANLIYORUZ.

Formula 1 2018 yılında Pirelli Hot Laps programını lanse ediyor

Formula 1 tarafından yapılan bir açıklamayla Formula 1 Pirelli Hot Laps programı duyuruldu. İlk etkinlik 2018 FORMULA 1 GULF AIR BAHREYN GRAND PRIX olacak

FORMULA 1 PIRELLI Hot Laps programı, Grand Prix'ye gelen izleyicilere, ünlülere ve konuklara olağanüstü ve benzersiz bir deneyim yaşama fırsatı verecek. F1 kahramanlarının mücadele ettiği heyecan verici pistlerde profesyonel bir yarış pilotu, bir süper otomobille şanslı katılımcılara tur attıracak.

Formula 1 Global Lastik Partneri Pirelli, yarışın gerçekleşeceği hafta sonu boyunca bu süper otomobillerin sergileneceği Formula 1 padok alanındaki bir özel Pirelli garajında programı sunacak ve tüm lastikleri sağlayacak.

Aston Martin ve McLaren, 10 etkinliğe katılacaklarını teyit eden ilk iki üretici oldu. Önümüzdeki haftalarda başka lider otomotiv markalarının katılımının da duyurulması bekleniyor.

Aston Martin Valkyrie modelini Aston Martin Red Bull Racing'in Teknik Üst Yöneticisi Adrian Newey ile birlikte tasarlayan Aston Martin, programda esas olarak 4.0 litre, çift turbo şarjlı V8 motorlu yeni Vantage modelini kullanacak. Aston Martin Red Bull Racing takımının resmi pilotları Daniel Ricciardo ve Max Verstappen, bu süper otomobillerin direksiyonuna geçecek sürücüler arasında yer alıyor.

McLaren ise katılımcılara McLaren Automotive'in Super Series otomobilleri arasında yer alan McLaren 720S modelini deneyimleme şansı sunacak. Direksiyonda McLaren F1 yedek ve test pilotu Lando Norris, McLaren Elçisi Mika Häkkinen veya McLaren F1 pilotları Fernando Alonso ya da Stoffel Vandoorne olacak.

McLaren, 1981 yılında MP4/1 ile Formula 1'de karbon fiber kullanımında çığır açtı ve araçların daha hafif, hızlı ve verimli olmasını sağlamak için o tarihten sonra ürettiği her otomobilde bu malzemeyi kullandı. Yeni 4.0 litre, çift turbo şarjlı V8 M480T motor, 341 km/saat maksimum hızla sıfırdan saatte 100 kilometreye üç saniyeden kısa sürede çıkmak gibi olağanüstü performans düzeyleri sunuyor.

Katılım hakkı kazanmak için sezon boyunca Formula 1 ve Formula 1 Pirelli Hot Laps programının ortakları tarafından özel promosyonlar ve yarışmalar düzenlenecek.

Sean Bratches, Formula 1 Ticari Operasyonlar Genel Müdürü:
"Formula 1 Pirelli Hot Laps programı, Formula 1 hayranlarına gerçek pist deneyimine yaklaşmak için yeni bir fırsat sunuyor. İkonik yarış pistlerinde direksiyonunda bir yarış pilotunun olduğu bu süper otomobillerle yüksek hızda yol almak, hayatta belki bir kez yaşanabilecek benzersiz bir deneyim olacak. Hayranlara öncelik veren bir marka olmayı hedefliyoruz; bu girişim de bu yöndeki çabalarımızın bir başka örneği olacak. Aynı zamanda Pirelli gibi seçkin ortaklarımıza ve Formula 1 takımlarına daha çok değer katabilme kabiliyetimizi gösterecek."

Mario Isola, Pirelli Otomobil Yarışları Başkanı:
"Pirelli olarak F1 Hot Laps 2018 programının tek ortağı olmaktan gurur ve mutluluk duyuyoruz. Özellikle hayranlar için tasarlanan bu ilk sürekli deneyim, her Grand Prix hafta sonunda gerçek pistlerde yaşanan ve sınırları zorlayan hız ve duygu yoğunluğunun tadına bakma fırsatı verecek. Halen Formula 1'deki yeni

döneminin sekizinci yılında olan Pirelli, ünlü P Zero yol lastikleri serisinin performansını ve teknolojisini dünyanın en sofistike spor ve süper otomobillerinde sergileyecek. Bu lastik ailesi, Pirelli'nin en gelişmiş araştırma ve geliştirme laboratuvarı olan yarış pistlerinde edinilen bilgi birikimi ve deneyimden kendi payına düşeni alıyor."

Simon Sproule, Aston Martin Lagonda Başka Yardımcısı ve Pazarlama Üst Yöneticisi:
"F1 kapsamındaki Pirelli Hot Laps programına katılan lider otomobil şirketlerinden biri olduğumuz için çok heyecanlıyız. Hayranlarımız ve müşterilerimiz için F1 deneyimine yeni bir boyut kazandırma fırsatından dolayı çok memnunuz."

John Allert, McLaren Teknoloji Grubu Pazarlama Üst Yöneticisi:
"Kişileri spor dalına, takımımıza, özel spor ve süper otomobillerimize yaklaştırmayı amaçlayan bu girişimi desteklemekten McLaren olarak gurur duyuyoruz. McLaren ile daima hatırlayacakları benzersiz ve eşi görülmemiş bir deneyim sunacağız."

Pirelli, Tire Technology Awards'ta "Yılın Lastik Üreticisi" ödülünü kazandı

Teknolojik inovasyonlar, stratejik müşteri odağı ve dünyanın en prestijli otomobil üreticileriyle iş birlikleri, Pirelli'ye bu seçkin ödülü getiren nedenler oldu.

SEKTÖR UZMANLARINDAN VE üniversite öğretim üyelerinden oluşan 30 kişilik uluslararası bir panel, 2018 Uluslararası Lastik Teknolojileri İnovasyon ve Başarı Ödülleri'nde (Tire Technology International Awards for Innovation and Excellence 2018) Pirelli'yi "Yılın Lastik Üreticisi" seçti.

Pirelli, 21 Şubat'ta Hannover'de (Almanya) düzenlenen Tire Technology Expo ödül töreninde ilk kez 2008 yılında verilen bu seçkin ödülün bu seneki sahibi olarak açıklandı.

Pirelli'ye bu başarıyı getiren birçok neden arasında markayı prestij sektöründe dünya lideri yapan yüksek değerli ürünlere odaklanma stratejisinin yarattığı sonuçlar öne çıkıyor. Bunun yanı sıra, alınan çok sayıda homologasyon (2.000'den fazla), dünya çapında 28 başarılı akademik merkezle iş birliği ve Pirelli'nin teknik inovasyonlarda önü çekmesi de bu nedenler arasında sayılıyor. Pirelli'nin teknik inovasyon alanındaki öncü rolünün bir göstergesi olan ve geçen yıl lanse edilen Connesso, lastiğin veri analizleri aracılığıyla bulut ve bir uygulama üzerinden sürücüyle iletişim kurmasını sağlayan ve halen satışta olan tek sistem olarak sunuluyor.

Pirelli'nin stratejik inovasyon ve bilgi yönetimi, hükümet düzenlemeleri ve endüstri standartlarından sorumlu üst yöneticisi Marco Spinetto ödülü kabul ederken şunları söyledi:

"Pirelli olarak bu ödülü almaktan büyük onur duyuyoruz. Lastik sektörü, şirketimizin üstlendiği dönüşümü tanımış bulunuyor. Bugün yüksek katma değerli ürünlere odaklı 145 yaşında tüketici lastikleri start-up'ıyız. Başka bir deyişle stratejik olarak en teknik alanlara konumlanıyoruz. Teknoloji de bizim en önemli itici gücümüz oluyor. Sadece son üç yılda lastik üreticileri arasında en yüksek oranlardan biri olarak cirosunun yüzde 7'den fazlasını araştırma ve geliştirmeye ayıran Pirelli, bu konudaki kararlılığının altını çiziyor. Bu araştırmaların bir ürünü olan Connesso sistemini geçen yıl lanse ettik. Conesso, sürücü ile lastik arasında bir uygulama yardımıyla bağlantı kurulmasını sağlayan ilk sensör. Dijital odağımızla paralel olarak bu yıl bu sistemin daha gelişmiş bir versiyonunu tanıtacağız. Dünyanın en önemli otomobil üreticileri olan ana iş ortaklarımız, yaklaşımımızı gerçekten takdir ettiklerini gösterirken premium ve prestij segmentlerdeki homologasyonların sayısının giderek artması da bunu kanıtlıyor."

Tire Technology International Awards hakkında detaylı bilgi için:
www.tiretechnology-expo.com

Mercedes
E350d
All-Terrain

DİKKAT! DEV STATIONLAR GELİYOR

Pratiklik ve şehir içinde havalı bir otomobil istiyorsunuz ama herkes gibi SUV'lara kapılmak istemiyor musunuz? Mercedes, Audi ve Volvo size kendi çözümlerini sunuyorlar.

Çamur Mercedes'i durduramıyor: Geri görüş kamerası ve çeki demiri gerekli olana kadar gizli duruyor

ASVETLİ KIŞ AYININ ortasında, yeşillerin yoğun olduğu yerlere gidiyoruz. Şehirden uzaklaşırken, bir dizi çamurlanmış yoldan geçiyoruz.

Kuzey Norfolk sahili etrafında yaşayanlar, üç büyük stationa ikinci defa bakıyorlar. Onlar, dikkatlice Barbour ve Joules giyen, pahalı otomobillere binen insanlar. Yine de bu araçlar etrafında insanları toplamayı başarıyor.

Hafta sonları bu üç otomobili yan yana sık sık görmediklerini tahmin edebiliyoruz: Yeni Mercedes E-Sınıfı All-Terrain, Volvo V90 Cross Country ve Audi A6 Allroad. Onlar sert görünümüyle sahil otoparklarında hemen dikkat çekecek bir tarza sahipler. Fakat bu araçların kritik noktası, sadece gerçek bir 4x4 görünüşüne sahip değiller aynı zamanda beklenenden fazlasını yapıyorlar. Mercedes, bu konuda en geniş yeteneklere sahip gibi görünüyor.

Şehir odaklı standart E-Sınıfı Estate'e göre 29 mm daha yüksek; bunun bir kısmı lastiklerden geliyor bir kısmı ise daha yüksek standart havalı süspansiyonlardan. Daha da ötesi All-Terrain, off-road modunda 20 mm daha yükselerek yerden yüksekliğini 156 mm'ye çıkarıyor.

Volvo, ise standart V90'a göre 6 cm daha yüksekte. A6 Allroad ise All-Terrain gibi havalı süspansiyonları sayesinde yüksek hızda alçalıyor. Bu hızlı yollarda daha da hissediliyor: Audi ve Mercedes burada normal stationlar gibi görünürken, Volvo'nun daha yüksek ayarları onu buz üstündeki Bambi gibi yapıyor.

Testte ilginç farklılıklar görmeye devam ediyoruz: Volvo diğerlerinden çok daha geride kalırken, aynı zamanda madalyonun diğer tarafından çok daha ucuz. Burada D5 PowerPulse AWD Cross Country Pro 48 bin sterlinin hemen altında. Diğer yandan A6 3.0 BiTDI quattro neredeyse 58 bin sterlin, E350d 4matic ise bundan da 800 sterlin daha pahalı.

İlginç bir şekilde test araçlarının hepsi neredeyse aynı donanıma sahip gibi ve aslında ekstra donanımlarla birlikte hepsi 60 binin üzerine çıkıyor. Bu durumda Mercedes standart olana en yakını. Mantıklı olduğu tartışmalı ama eğer bolca paranız varsa ve rahat bir hayat istiyorsanız, tüm opsiyonları işaretleyebilirsiniz.

Mercedes'in parayı nereye harcadığını görebiliyorsunuz çünkü All-Terrain'in kabini en yüksek kalitede materyallere sahip; krem rengi deri, krom döşemeler ve LED şerit ışıklandırmalarla, çamurlu tulumla oturulacak bir yerden ziyade futbolcuların salonu gibi görünüyor. Elbette bazı ahşap

Genişlik söz konusu olduğunda Mercedes, E-Sınıfı'yla tek kazanan oluyor

A6 Allroad yolda oldukça verimli ve otoparkta dikkat çekici

KİLİT TEKNOLOJİ: MERCEDES

Değişken sürüş yüksekliği

3.0 V6 turbo dizel, havalı süspansiyona sahip 4matic ile eşleştirilmiş. Otoyolda 35 mm alçalırken, off-road sürüşlerde 15 cm yükseliyor. Beş farklı sürüş modu veya sürüş yükseklikleri arasında seçim yapılabiliyor.

ve daha koyu deri de tercih edilebilir ama E-Sınıfı'nın kabini her durumda muhteşem. Yat kulübüne gidiyorsanız harika ama bagajda bir domuz taşıyorsanız o kadar harika olmayabilir. Sanıyoruz bu aracın hedef kitlesi ilk seçenek.

Ön koltuklar, adeta bir uzay kıyafeti gibi içindekileri tam olarak sarıyor. Eğer süper lüks segmentte daha iyi bir koltuk varsa, benim popom henüz bunu keşfetmedi. Ortadaki ekran fikirleri de bölecek şekilde dik bir kaya gibi kokpiti domine ediyor. Burada bol miktarda bilgi ve yüksek çözünürlüklü grafikler yer alıyor. Mesela off-road moduna geçtiğinizde ekrandaki E-Sınıfı'nız bir toz bulutu içerisinde ortaya çıkıyor. Audi veya Volvo'ya geçtiğinizde hiçbirinin kabini bu kadar havalı veya gösterişli değil. Her neyse siz yine de yatınıza doğru geçebilirsiniz.

Doğrusu, All-Terrain'in ihtişamlı kabinin ardından Allroad olumlu anlamda sert görünüyor ve bu cümleyi bir Audi için pek sık kullanamazsınız. Ama A6 yaşlandığını hissettiriyor. Dışarda, Kuzey Denizi'nin ısıran rüzgarları arasındayken, A6'nın içine girdim. Ardından kızaran gözlerimi ovdum çünkü her şey karışık görünüyordu. Düğmeleri karıştırırken A6'nın ekran çözünürlüğünü açtım.

A6'nın kontrolleri, diğer iki "HD" aracın yanında "SD" teknolojisi gibi. Grafikler köşeli ve daha küt. Belli bir mantıkla çalışıyor ama Volvo'nun netliği veya eğlencesi yok.

Cross Country'nin kabini, son jenerasyon Volvo'lardan bekleyeceğimiz gibi. Buradaki iki aracın ortasında yer alıyor; Mercedes gibi birçok dijital fonksiyon sunarken, Audi'nin katı rasyonelliğine de sahip. Aracın iPad tarzı ekranı en hızlısı değil ve bazı şeyleri bulmak zor oluyor ama yine de benim için yeterince hızlıydı. Alıştığınızda istediklerinize erişmek kolaylaşıyor. Yine de dokunmatik ekranların düğmelerden daha güvenli olduğuna hala inanmıyorum çünkü gözünüzü yoldan daha fazla ayırıyorsunuz.

Arka tarafa baktığımızda, genişlik anlamında tek bir kazanan var. E-Sınıfı, arka koltukta ve bagajda bol alan sunuyor. Yaptıkları tasarım felsefesiyle kabin yerleşiminde uzman hale geldiler. Diğer iki araçtan çok daha büyük.

V90 tasarım anlamında eşsiz ve konkav yüzeylerini seviyorum, ama keskin hatları sebebiyle bagaj alanı azalmış. Aslında bunu Audi'den beklemek daha kabul edilebilir. Onlar her zaman şekli, fonksiyonelliğin önüne koymuştur. Fakat söz konusu köpekle birlikte hafta sonu kaçamakları olduğunda her boşluk önemlidir. Bu yüzden diğerlerine 80 litre civarı fark atarak 640 litre ile bu konuda rahatça öne çıkıyor.

Taşıma kapasitesi hakkında konuşursak, hem Audi hem de Volvo 2500 kg'lik frenli römork çekebiliyor fakat Mercedes elektrikli olarak arka tampondan çıkan standart topuzla 2100 kg çekebiliyor. Ancak Mercedes All-Terrain burada da pratikliğini gösteriyor. Etrafınızda metal objelerin ve taş sütunların olduğu liman gibi yerlerde daha rahat manevra yapabiliyorsunuz. E-Sınıfı'nın geri görüş kamerası bir kapakçığın ardından çıkıyor ve etrafınızı rahatça görmenizi sağlıyor. Aynı şeyi Audi ve Volvo ile yaparsanız, etrafınızdaki objeler ve insanlar çamurdan kaplanan kameranın ardında kaybolacaklardır.

Mercedes'in kırmızı renginden emin değilim, ama en azından Volvo ve Audi'nin sunduğu bilindik sıkıcı renk paletinden

Audi'nin bilgi eğlence ekranı mantıklı ve kullanımı kolay. Yine de Mercedes All-Terrain'in çok daha yeni sistemi kadar sofistike değil.

Yeni A8 ve A7, mevcut A6 ailesinin biraz eski görünmesine yol açıyor ama aslında öyle değil çünkü düğme gruplarıyla güzel ve mantıklı bir dizilime sahip.

Kabin E-Sınıfı'na göre biraz eski tarz görünüyorsa, bu öyle olduğundan dolayıdır. Ama güzel ve işçilik harika.

Deri kaplama konsol, Cross Country'yi standart V90'dan ayırıyor. Kabinin diğer yanları aynı ki bu kötü bir şey değil.

Koltuklar, sürüş gibi oldukça konforlu. Tarz olarak daha fazla seçenek var ve size en iyi uyanı tercih etmelisiniz. Bazı kaplamalar ise, kolayca silinecek şekilde yapılmış.

Volvo'nun iPad tarzı dokunmatik ekranı bolca menüye sahip ama alışınca kullanması kolay. Tepki süresi konusunda da sorun yaşamadık.

KİLİT TEKNOLOJİ: AUDI

Biturbo darbesi

Muhteşem çift turbo V6 dizel yolda zengin bir performans sunuyor. Düşük devirde bolca tork var ve güvenilir quattro ile viraj ortasında önden kaymayı engelliyorsunuz. Off-road'daysanız yokuş iniş desteği bile var.

Teknenize Volvo ile ulaşmak kolay ama yolda sizi deniz tutabilir...

farklı. V90, beyaz rengiyle karavan gibi görünüyor; ama pek fazla renk seçeneği de yok. All-Terrain ise daha pembemsi veya daha yeşilimsi renklere boyanabiliyor. Yine de hemen hemen her müşterinin gri, gümüş veya siyah tercih edeceğini bilmek üzücü. Belki de Audi ve Volvo bunu düşünerek hareket etti.

Audi Allroad'un tarzı da benzer şekilde ihtiyatlı. Ön ve arka taraftaki krom detaylar, çamurluklardaki plastik parçalar onun sıradan bir A6 Avant olmadığını açıkça gösteriyor. Allroad kullanıcıları da bu tarzı sevecektir. V90, diğer iki araçtan daha fazla kaplamaya sahip, bu yüzden Cross Country daha faydacı görünüyor veya bakış açısına göre ucuz da diyebilirsiniz. Kişisel olarak etraftaki çalılara sürtmekten veya taşlardan geçmekten korkmama fikri güzel; sonuç olarak deniz manzarasına sahip büyük bir ev alacak param yok. Ama onunla manzaraya ulaşabilirsiniz.

Burada E-Sınıfı biraz daha farklı görünüyor. Büyük, maço tarzıyla, kalın kollu alaşım jantları ve çamurluklardaki plastikleriyle disko için giyinmiş bir Unimog gibi. Ama tüm gösterisi bu değil. E, diğerlerinden daha fazla rampa açısı sunuyor ve gövde altı da kapsamlı bir koruma altında.

Tüm araçlar sürekli dört çeker sürüşe sahip. Denizin çekildiği yerlerde de bunu görme şansımız oldu. Daha büyük SUV'ların sizi utandıracağı yerlerde hepsi iyi bir çekişe sahipti.

Eğer normal sürüşlerdeki yol tutuş sizin endişenizse, Volvo Cross Country modelini almamanızı tavsiye ederdim. Volvo'nun çeviklikten uzak günleri çok geride kalsa da, dinamik

Mercedes dizel motorlarının ancak bir Römorkör kadar rafine olduğu dönemler eskide kaldı bu motor nazikçe ilerliyor

Geri çekilin, eviniz kadar pahalı otomobil geliyor...

açıdan V90 diğerlerinin biraz daha gerisinde.

Standart olarak pasif amortisörleri var, önde çelik, arkada havalı süspansiyonlar var. Bizim aracımızda ise önde ve arkada adaptif amortisörler vardı. Yine de otomobilde burulma oluyor ve her lastik farklı şartlarla mücadele ediyordu. Sonuç olarak rahatsız edici bir salınım yaşanıyor. Daha yavaş gittiğinizde, bu fark edilmiyor ama hızlanınca bu etki şiddetleniyor.

Bu çoğu büyük Volvo'ların eğilimi ve bunu konforlu ayarlarda görebiliyorsunuz ama yüksek gövdeye sahip Cross Country'da daha belirgin. Ayrıca sahil yolunun eğimli yolları da bu duruma pek yardımcı olmadı. Direksiyon değişken hızlarda hafif ve ağır olmak arasında geniş bir pencerede dolaşıyor. Ayrıca merkeze dönmeyi deneme konusunda da sinir bozucu derecede inatçı.

Audi buradaki en sportif, en sıkı ve bu yüzden en sert sürüşe sahip olanı. Ayrıca direksiyonu da daha canlı. Hassas, dengeli ve tork vektörlü quattro sistemi virajlarda harika bir iş çıkarıyor. Her ne kadar beş yaşından büyük olsa da, burnu ağır ilk jenerasyon quattro modellerinden elde edilen derslerden faydalanmış. Sürüşü harika olmayabilir ama çok efektif.

Diğer yandan Mercedes All-Terrain Konfor modunda hafif direksiyonuyla akıcı bir biçimde ilerliyor. Sport modunda da harika bir sürüş kalitesi var; ayrıca bu modda daha az gövde burulmasına ve daha ağır direksiyona sahip. Ağır direksiyonların fanı değilim ama All-Terrain bu şekilde daha oturaklı bir hisse sahip. Sonuç olarak araç dar yollarda bile şaşırtıcı derecede çevik ve hassas olabiliyor.

Mercedes, off-road davranışlarında arkaya meyilli olduğunu gösteriyor. Bagajı ise devasa

Mercedes-Benz E350d All-Terrain

Fiyat | £58,880
Test aracı fiyatı | £61,470
Motor | 2987cc 24v turbo V6
Aktarma | 9 ileri otomatik, dört çeker sürüş
Süspansiyon | Havalı süspansiyon, önde ve arkada helezonik yaylar
Malzeme | Çelik

Audi A6 Allroad 3.0 TDI Quattro Sport

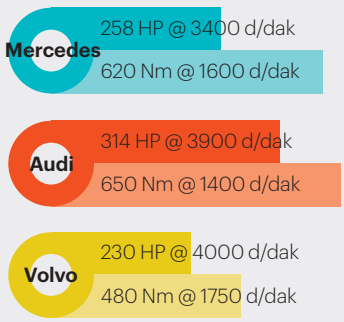
Fiyat | £57,900
Test aracı fiyatı | £68,960
Motor | 2967 24v çift turbo V6
Aktarma | 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş
Süspansiyon | Adaptif havalı süspansiyon
Malzeme | Çelik/alüminyum

Volvo V90 D5 PowerPulse Cross Country Pro

Fiyat | £47,905
Test aracı fiyatı | £61,380
Motor | 1969 16v turbo 4 silindir
Aktarma | 8 ileri otomatik, dört çeker sürüş
Süspansiyon | Önde çelik yaylar, arkada havalı süspansiyon
Malzeme | Çelik

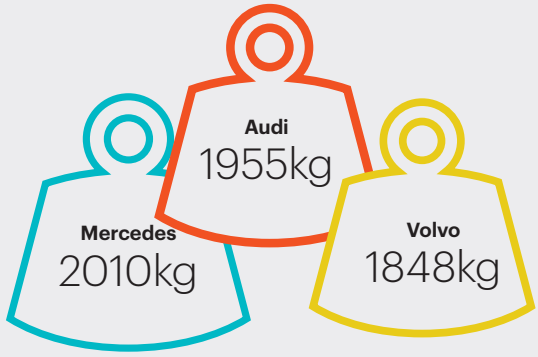
Güç ve tork

Ne diyoruz? | Mercedes ve Audi, Volvo'yu geride bırakıyor



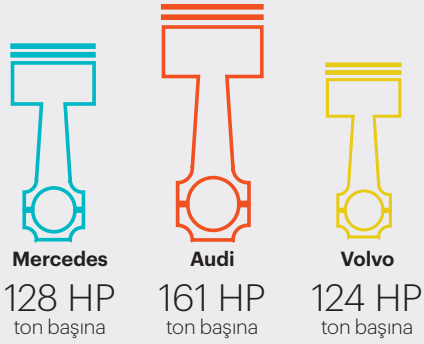
Ağırlık

Ne diyoruz? | V90 ve A6 2 tonun altında; Mercedes daha ağır ama yakın



Güç/ağırlık

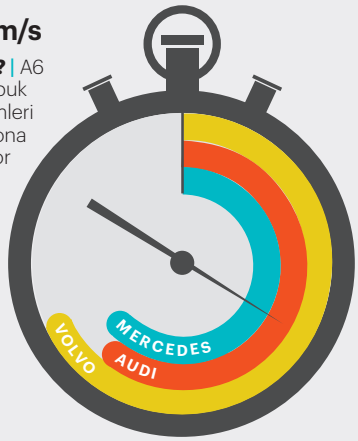
Ne diyoruz? | Hafiflik Volvo'nun güç dezavantajını kapatamıyor



0-100 km/s

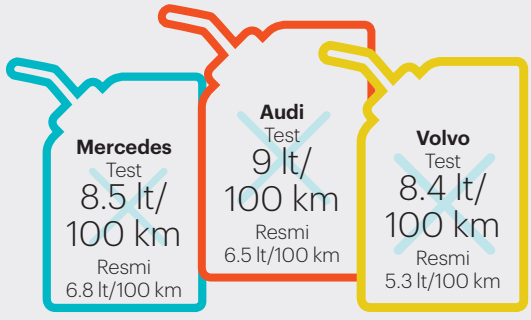
Ne diyoruz? | A6 hızlı ama çabuk vites değişimleri Mercedes'i ona yakınlaştırıyor

Mercedes
6.0 sn
Audi
5.5 sn
Volvo
7.5 sn



Resmi ve test tüketim rakamları

Ne diyoruz? | Islak zeminde ve çamurlu yollardaki dört çeker sürüş tüketim rakamlarını artırdı



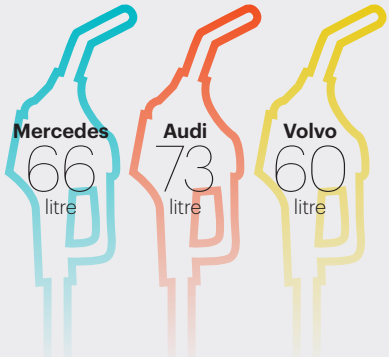
Maksimum hız

Ne diyoruz? | Audi, taş duvar gibi limitöre takılıyor. Ne motor ama!

Mercedes
250 km/s (sınırlı)
Audi
250 km/s (sınırlı)
Volvo
225 km/s

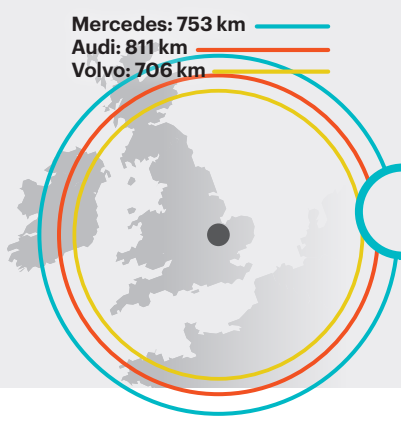
Yakıt deposu

Ne diyoruz? | Depolar oldukça geniş...



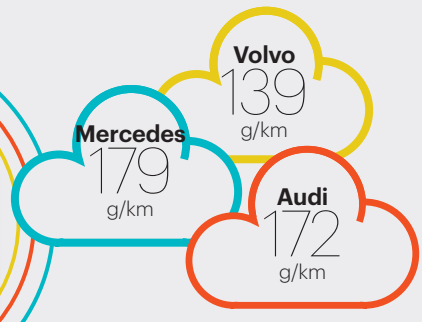
Menzil

Ne diyoruz? | Bolca kilometre sizi bekliyor



CO2

Ne diyoruz? | Düşük emisyon oranı için tek seçenek var



Buna harika motorun da katkısı var. Altı silindirli ünite buradaki en güçlü olanı değil ama 2000 d/dak'ın altındaki Volvo'dan yüksek torkuyla çok başarılı; hem de ekstra bir vites oranına sahip. Sonuç ise böyle: İleriye atılıyor ve her vites değişiminde kendine has sesiyle hızlanmaya devam ediyor. Mercedes dizel motorlarının ancak bir Römorkör kadar rafine olduğu dönemler eskide kaldı. Bu harika motorla All-Terrain nazikçe ilerliyor. Eğer gelecek hafta dizel motorlar yasaklanırsa, otomotiv tarihçileri onu türünün en iyilerinden biri olarak tanımlayacaklardır.

Audi ise, biturbo V6 ile E-Sınıfı'ndan daha hızlı. Daha fazla güce, biraz daha fazla torka sahip ve V6'nın sesi kaputtan daha dikkat çekici biçimde geliyor. Her ikisi de güzel ama All-Terrain'in ekstra bir vites oranıyla çok büyük fark yok.

Dizel Müzesi'ne giremeyecek olan ise, dört silindirli Volvo D5. Ünite, diğer iki aracındakinden daha küçük hacme sahip olduğunu hissettiriyor. Ama bu fiyatta bu araçtan daha fazlasını bekleyebilirsiniz. Belki de Volvo bunu gelecekte elektrik motoruyla renklendirebilir. Ancak burada dört silindirli dizel motor var.

Her şeye karşın potansiyel müşterilerin soracağı soru şu: Yüksek sürüş pozisyonuna sahip bir araç olarak SUV'ların yaptığı ama onların yapamadığı ne var? Hepsi harika görünüyorlar, harika kabinleri var, daha iyi yol tutuşları var ve daha ekonomikler. Mercedes daha fazla kaliteye sahip ve yanında tüm o sıkıcı eski pratikliği de getiriyor.

Eğer şehir dışında böyle bir araçla turlamaya gideceksem ve bu aracın ikinci evim gibi hissettirmesini istiyorsam, tercihim Mercedes E-Sınıfı All-Terrain olurdu.

KİLİT TEKNOLOJİ: VOLVO

Off-road modu

Dört silindirli 2.0 turbo dizel, Volvo'nun dört çeker sürüşüne güç sağlayan ünite. Off-road modunda gaz tepkileri biraz daha hassas ayarlanmış ve yokuş iniş desteği aktif hale geliyor. Adaptif amortisörler opsiyonel.

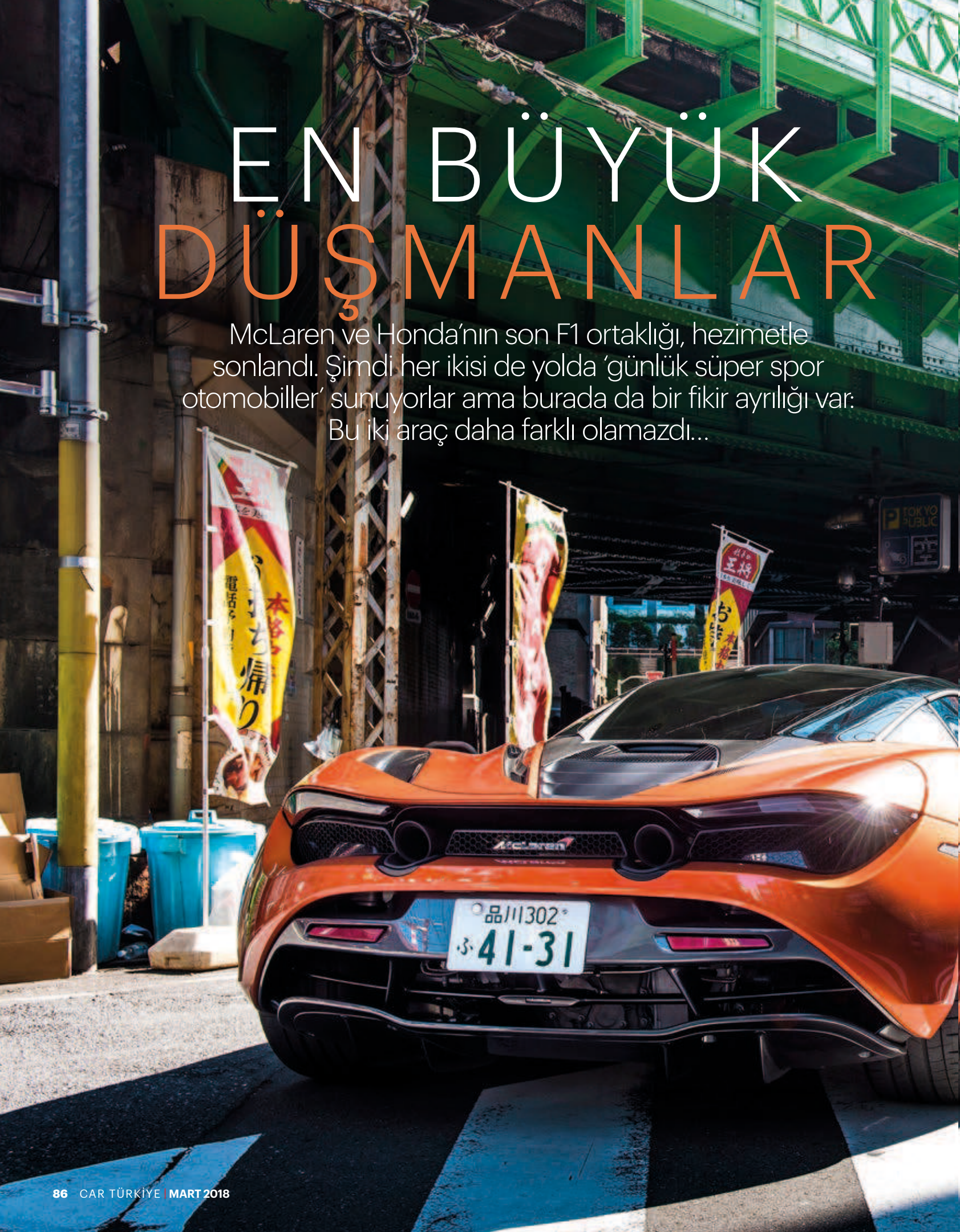
1. Çok yönlü ve iyi bir arazi sürüşe sahip. Onunla mutlu olabilirsiniz.

2. Hızlı ve başarılı; oldukça uzun.

3. Bir Volvo ama motoru ve dinamikleri bizi etkilemedi.

EN BÜYÜK DÜŞMANLAR

McLaren ve Honda'nın son F1 ortaklığı, hezimetle sonlandı. Şimdi her ikisi de yolda 'günlük süper spor otomobiller' sunuyorlar ama burada da bir fikir ayrılığı var: Bu iki araç daha farklı olamazdı...



Honda'da büyük bir boya tüpü bitmiş olmalı...

İTMEK BİLMEYEN YAĞMUR dört karanlık günden beri yağmaya devam ediyor. Tokyo sokaklarını göle çeviriyor, gökdelenleri sis arasına gizliyor ve onların bir hayalet gemi gibi görünmesine sebep oluyor.

Ama dün gece bulutlar dağıldı. Şimdi ise üç boyutlu gökdelenler canlı renklerle parlıyor ve körfez bir ezilmiş bir buz gibi parlıyor.

Evin güzel koltuğundan yani turuncu McLaren 720S'in kokpitinden Japonya başkenti oldukça güzel görünüyor; tam da olması gerektiği gibi. Sanki kötü giden bir tetris oyunu gibi bloklar birbiriyle çarpışıyor... Oldukça etkileyici: İnsanlarla dolup taşıyor (9 milyon kişi...). Burası enerjiyle dolu. Her yerde hareket var. Üç katlı üst geçitlerle trafik rahatlatılmaya çalışılmış. Hızlı giden scooter'lar her yanda vızıldıyor ve sayısız tünel, bolca çalışan köprüler var.

Körfezden birkaç yüz metre yukardayız. Rainbow köprüsü, harika bir manzara sunuyor. McLaren 720S de öyle. Jet uçağı tarzı eğimli ön camı ve arka taraftaki göz yaşı damlası tarzı, size büyük bir özgürlüğün yanı sıra savunmasızlık hissi de veriyor. Kendinizi açık bir Can-Am yarış otomobilinde gibi hissediyorsunuz. Tabii savunmasızlık hissi, sizi saran çok dayanıklı karbonfiber tüp aklınıza geldiğinde uçup gidiyor.

Sabah trafiğinde sessizce ilerlerlerken 720S özel olduğunu hissettiriyor. Düşük hızda, performans maskesini çok iyi saklıyor. Sabah havasını hissetmek için camı indiriyoruz, kolum yanlışlıkla kapının ikiz gövdesine doğru iniyor. Bu, McLaren'in yenilikçi, düşük sürüklenmeye ait aero paketinin bir parçası. Sıraya dizilmiş sarı taksilerin yanından geçiyoruz ve harika bir şekilde parlatılmış krom kamyona yansıyoruz. Hız limitleri çok düşük ve bisikletçiler bile bizi geçiyor. Arkamda, kendini ısrarla aynada gösteren mavi bir NSX var. Gergin çizgileri, McLaren gibi sıra dışı görünüyor ve kaslı duruşuyla dikkat çekiyor.

Her ikimiz de, Rainbow Köprüsü'nün heyecan verici 270° açı yapan çıkış rampasındayız. V6 ve V8 birkaç vites inerek hızlanıyor, dünyanın en güzel rampasında ve bitmek bilmeyen virajında akıcı biçimde ilerliyor. Otomobiller bildiği en iyi şeyi yapıyor: Sıkı yol tutuş, daha sert dönüşler ve muhteşem hisler.

720S yetenek ve ustalıkla parlıyor; şasisi hassas, gövde

RAINBOW KÖPRÜSÜ'NÜN HEYECAN VERİCİ 270° AÇI YAPAN ÇIKIŞ RAMPASINDA BEKLİYORUZ

kontrolü harika ve direksiyon o kadar canlı ki yola işlenen büyük Japon karakterleri hissedebildiğime yemin edebilirim (muhtemelen bize yavaşlamamızı söylüyor ama otomobilin yetenekleri buna itiraz ediyor). NSX de geri kalmıyor. Hızlı yön değişimleri yapıyor ve Continental lastikler çok güzel yol tutuyor.

Nihayet cadde seviyesine tekrar iniyoruz; burada bir kez daha yoğunluğun arasına girmiş oluyoruz. İki süper otomobilin de, sadece pist oyuncağı değil aynı zamanda günlük kullanıma uygun olma iddiası var. Bu yüzden eğer Tokyo ile baş edebilirlerse, her yerde bu işi başarabilirler.

720S bizim yılın otomobili seçimimiz; 650S'in üzerinde yapılan çok iyi bir evrimden geçti. Performansı çok yönlülükle buluşturdu. NSX ise, Honda'nın ikinci zorlu süper otomobil çalışması. Hem de farklı bir yönde. Elbette akla çok soru getiriyor. Mesela hibrit olmasıyla ilgili. Bataryalar ve elektrik motorları ağır, bu yüzden onun üretim süreci uzun sürdü ve bu onu sadece özel olmaktan daha öteye taşıyor. Ama McLaren de kusursuz değil; Woking'in aracı Audi/Lamborghini'nin turbosuz V10 motorları ve Ferrari muhteşem V12'si karşısına daha az ruha sahip turbo beslemeli V8 ile çıkıyor. Rakipleri duygusal heyecan, ses ve gaz tepkileri açısından başka bir seviyede.

Yine de her iki durumda da gerçek dünya şartlarında Honda'nın hibrit sistemi dört çeker sürüşün kapılarını aralıyor, bolca tork getiriyor ve tork vektör sistemine sahip. McLaren'in turboları ise her devirde canlı ve güce karşılık iyi bir yakıt tüketimi sunuyor. Benzer hedeflere sahip olsalar da çok farklılar. Mesela biri karbon yapıya sahipken diğeri alüminyum. Turbo V8, hibrit V6'ya karşı...

Son dönemde Formula 1'de de karşı karşıya geldiler. Honda'nın, McLaren şasisine başarısız bir hibrit güç ünitesi sunması, üç mutsuz sezonun yaşanmasına sebep oldu. Sonunda eski efsane birlikteliğin başarı getirmeyeceğine karar vererek ayrıldılar (80'lerin sonunda muhteşem bir üstünlük kurmuşlardı). Bu sezon McLaren, Renault motoru kullanacak ve Honda'nın hibrit V6'sı, Torro Rosso'nun motor kapağının altında görev yapacak.

Keşke McLaren'in M840T V8 motorunu F1 aracına yerleştirme muafiyeti olsa. 650S'in üzerindeki motor kapsamlı bir şekilde güncellendi; kapasite arttı, yeni pistonlar, silindir kapakları, turbolar, soğutucular, krank milleri ve yakıt enjeksiyonları geldi. Motor 720 HP güç ve 770 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanması 2.9 saniye ve 0-200 km/s hızlanması 7.8 saniyede gerçekleşiyor.

Kendinizi 720S'nin içerisinde kuru bir zeminde burnu ufka doğru çevirmişken hayal edin. Alüminyum gaz pedalına basarak, hayatınızın en güzel anılarını burada yaşayabilirsiniz. Islak zeminde veya kuru zeminde soğuk lastiklerle (yada hatta sıcak lastiklerle kuru zeminde dikkatsizce aşırıya kaçarsanız) ise saatler süren patinajla ve bir lastik faturasıyla karşı karşıya kalırsınız. Ama torkla birlikte yol tutuş eşitlendiğinde çift salyangozlu turbolar heyecan verici şekilde sizi

McLaren gizlenmeye çalışsa da çok dikkat çekiyor

Kontroller düz ve performanslı sürüşlerde sizi yormuyor

Tokyo'nun taksi ordusu şaşırtacak renk McLaren'deydi...

Yüksek dayanımlı çelik A-sütunları güzel bir inceliğe sahip

Dekotora standartlarında normal bir model ama tüneldeki en gürültülü araçtı

720S DAHA HIZLI, DAHA YENİ VE DAHA PAHALI AMA NSX BİR HONDA VE BU İSİM ONLAR İÇİN ÇOK ŞEY İFADE EDİYOR

ileri atıyor ve McLaren uçuşa geçiyor.

Honda'nın her parçası, çift turbo V6'nın üç destekçi elektrikli motoruyla fiziksel olarak kendisini hissettiriyor (bu motorların biri arkada diğerleri önde). BMW i8'den farklı olarak NSX şarj edilebilir değil. Sonuç olarak elektrikli menzili hemen bitiyor ama proje müdürü Ted Klaus, hibrit sistemini verdiği performansla, ağırlığı telafi edeceğini belirtiyor (Siz bir de NSX 2.0'ı bekleyin).

NSX'i ilk kullandığımda 1847 kg olan ağırlığı belli ettiğini ifade etmiştim. Klaus özellikle bana yerleşimin inanılmaz bir mücadele olduğunu söylemişti. Muhtemelen yatağa yattığında hibrit olmayan bir NSX hayal etmiştir; düşünsenize sadece V6 ile çok daha hafif bir NSX...

Kırmızı ışıktan kırmızı ışığa giderken Honda son derece rahat ve normal hissettiriyor. NSX ortadan motorlu, alçak ve çok hızlı olabilir ama ergonomileriyle ve görüş açılarıyla sıra dışı biçimde rahatlık sağlıyor. Bunu Civic'te söylemek garip olmazdı. Bu araç bir performans kokpiti; alçak duran koltuklardan arkanızdaki V6'ya kadar her şey sıra dışı. Ama sizi rahat ettirmeyi başarıyor.

Yoğun trafikte birbirimizle temas halinde kalmaya çalışıyoruz. Etrafımızdan scooter kullanan kuryeler geçiyor ve trafiği serbest radikaller gibi aşıyorlar. Japon trafiği neredeyse şok edici derecede kibar ve hatta iyi huylu. Burada sakince ilerliyorsunuz ve kendi ülkenizde yaşadığınız trafik kaosunu hatırlamadan edemiyorsunuz.

Ara sıra yol çalışmalarının olduğu yerlerden geçerken Honda oldukça inandırıcı bir sürüşe sahip. Manyetik amortisörleri yoldaki sorunları emiyor ve kokpitte rafine bir sürüşün olmasını sağlıyor. Hızlanırken de akıcı, ta ki trafik sıkışıp siz durana kadar. Scooter sürücüleri bizi görerek el sallıyor ve gülümsüyorlar. Onların hislerini kasklarının arkasından bile fark edebiliyoruz. Yanımızda duruyor ve bizimle ilerlemek istediğini belirtiyor.

Yeşil ışık yanıyor. Scooter yola çıkıyor. Hızlı ama Honda'nın V6'sı daha hızlı ve elektrikli motorları daha çabuk. İleriye atılıyor ve scooter'ı geride bırakıyor. Hatta her şey geride kalıyor. NSX dokuz kademeli şanzımanı hassasiyetle kullanıyor. Ancak plastik vites kulakçıkları, biraz hayal kırıklığı yaratıyor.

Shinbashi istasyonunun etrafındaki eski sokaklar labirentinde bir nefes almak ve bir şeyler içmek için duruyoruz. Yakında bir 7-Eleven'da birkaç güçlü kahve içiyoruz. O kadar güçlüler ki güzel bir kurşunsuz benzin bile olabilirlermiş. Kei nakliye vanları karınca gibi çalışıyor ve scooter'lar küçük park alanlarına doluşuyor. Sayısız yemek satıcısı, bir sürü insanı beslemeye devam ediyor.

Modern körfez bölgesine geçtikten sonra karşımıza fuar alanları, uluslararası oteller çıkıyor. İşte bu eski Tokyo gibi hissettiriyor: Yani organik olarak büyümüş bir şehirden söz ediyoruz. İlgi çekici derecede sıkışık ve kaotik. Etraftan gelen milyonlarca kilometrelik bir sürü karmaşık kablolama var. Her yerde bir şeyler görüyorsunuz. McLaren burada görünmez gibi durabilir, oysa NSX çok fazla dikkat çekiyor. 720S daha hızlı, daha yeni, daha parlak ve daha pahalı ama NSX bir Honda ve bu isim onlar için çok şey ifade ediyor. Her bir köşe başında Honda mağazası, henüz monte edilmemiş mopedler var. Teknisyenler, bu yeni doğuma gülerek eşlik ediyor ve Soichiro'nun efsanesini yaşatıyorlar. Japonya Honda'yı seviyor ve dolayısıyla burada insanlar da NSX'e ilgi gösteriyor.

McLaren'in kabini Honda'nınki kadar verimli ama aynı zamanda daha pahalı (zaten öyle) ve egzotik hissettiriyor. NSX'inki ise biraz daha Accord gibi: 720S'in performans odaklı kabini aynı zamanda teknik olarak da üstünlüklere sahip. Kapı açma kolunu çektiğinizde kapı açıldıktan sonra sizi teknoloji dolu, ilginç ve kendine has bir kabin karşılıyor. Spor koltuklar alt kısma daha fazla destek veriyor ve her açıdan sizi sarıyor. El freni garip bir yere konumlandırılmış ve far açma düğmelerini en başta bulamayabilirsiniz. Ayrıca ileri-geri vites geçişlerini de düğmelerle yapıyorsunuz.

Cep dostu anahtarı, koltukların önündeki küçük cebe koyabiliyorsunuz (akıllıca bir dokunuş) ve McLaren dünyasına rahatça adım atabiliyorsunuz. Sizi rahatlatan tarzı kalp atışlarınızı yavaşlatıyor ve avuçlarınız kuru kalıyor. Motorun rölantideki çalışması, torku zengin olan motor hakkında fikir veriyor ve devasa arka lastikler, adeta telepatiyle çalışan vites kutusundan gelen gücü yola yansıtıyor. Normal modda akıllı süspansiyonlar bozuk yollarda akıcı biçimde ilerlerken 720S'nin inanılmaz görüş açısı sayesinde, boşluklara girme konusunda kendinizi rahat hissediyorsunuz.

Mavi Honda ışıklarda uzaklaşmaya başlarken onu yakalamak için hızlanmanız gerektiğini görüyorsunuz. V8 3000 d/dak'tan itibaren ciddi şekilde devreye giriyor ve ortaya çıkan motor sesi, sıkışık şehir caddelerinde kulağa alakasız geliyor. Bu otomobiller elbette burada işe yarıyor ve stop/start özel-

GÜZEL ŞEYLERİN SONU

McLaren-Honda'nın yaşamı

2013

Mayıs
Honda, 2015'te McLaren ile F1'e dönüş niyetini açıkladı. McLaren Teknoloji Merkezi'nde oldukça duygulu anlar yaşandı. Sosyal medyada eski güzel günlerin fotoğrafları yayınlandı.

2014

Mart
Yeni turbo hibrit güç ünitesi kuralları devreye girdi. McLaren, Mercedes ile çalışmaya devam ederken, Honda, Ar&Ge programını sürdürdü.

Kasım
İlk yol testi yapıldı. Dayanıklılık zayıftı.

2015

Ocak
McLaren ve Honda, 23 yıl aradan sonra MP4-30 ismiyle ilk araçlarını tanıttılar. Sıfır beden arka kısmı aerodinamik olarak verimliydi ama Honda'nın kendini kanıtlamamış motor mimarisini adapte etmesi zor oldu.

Şubat
Dayanıklılık testlerde zayıftı ve Fernando Alonso, Barselona'da ciddi bir kaza geçirdi. Kazanın sebebi açıklanmadı ama Alonso Melbourne'deki ilk yarışı kaçırdı.

Haziran
Honda F1 patronu Yasuhisa Ara, motorlarının Renault'dan sadece 25 HP ve Mercedes'ten 50 bg geride olduğunu ifade etti (gerçekte ise Mercedes'e göre 100 HP'den daha fazla eksiğe sahipti).

NSX nadir bir Pokemon gibi ama çok daha kullanışlı

likleri ve çift kavramalı şanzımanları sayesinde sizin stresten uzak bir biçimde şehirde yaşamanızı sağlıyor. Tabii bu onların virajlı yolları sevmediği anlamına gelmiyor.

Tokyo'dan Fuji Dağı'na gidilen muhteşem yolda 3 bin 776 metre yüksekliğe çıkıyoruz. Otoyoldan ayrılıyoruz, Japon ordusunun yakınlarındaki atış talimlerini duyuyoruz. Hatta bunlar bir ara 720S'nin 675LT'den ilham alan egzozunu bile bastırıyor. Ardından güneşle yıkanmış ağaçlık yolda kibarca tırmanmaya başlıyoruz. Üç virajda McLaren'in direksiyonunun güzel ve çok hassas olduğunu anlayabiliyorsunuz. Otomobil, sizin sinir sisteminizle bağlantı kurarak heyecan katsayısını artırıyor.

Ormanda hız sınırları konusunda daha rahat ediyoruz. 720S'nin çift turbo V8'i birkaç saniyeden daha kısa sürede özgür hale geliyor. Birkaç vites atarak devir limitine ulaşıyoruz. Dünya sanki serbest düşüşteymiş gibi hissettiriyor. Otomobilin arka tarafı flu hale gelerek ilerliyoruz. Devam ediyoruz ve bu his gerçekten histerik hale geliyor.

> NSX'İN ÜÇ ELEKTRİKLİ MOTORU ÇOK HIZLI ÇALIŞIYOR VE SİZİ İLERİYE ATIYOR

Yüksek hızlara karşın 720S sağlam yol tutuşuyla sizi kalpten etkiliyor. Normal aktif dinamik ayarlarda bazı yanal kuvvetler aracın yumuşak olduğunu hissettiriyor (yeni, harika kontrol panelinden ayarlara erişebiliyorsunuz, fakat Ferrari veya Porsche'nin direksiyon üzerindeki ayarlarına göre bu işlem biraz daha uğraş verici). Ayarları değiştirerek McLaren'in devasa yol tutuşu ve potansiyeline erişmek mümkün. Spor veya Yarış modunda farklı bir otomobil gibi hissettiriyor. Çeviklik, yol tutuş ve geri bildirim kombinasyonuyla 720S daha sert gidebiliyor. Onu daha fazla zorlayabiliyorsunuz ve

Ekim
Alonso, telsizden güç ünitesinin bir 'GP2 motoru' olduğunu ifade ederek Honda'yı kendi evindeki yarışta utandırdı.

Kasım
Daha fazla dayanıklılık sorunuyla Fernando Alonso'yu Brezilya'da sandalye üzerinde güneşlenirken izledik. Bu fotoğraf sorunlu ortaklığın resmi oldu. McLaren, 2017'de üreticiler şampiyonasını 9. tamamlayarak 35 yıldan bu yana en kötü sezonunu geçirdi.

2016

Şubat
Değişim. Honda F1 patronu Yasuhisa Arai, yerini Yusuke Hasegawa'ye bıraktı. Kendisi medyaya daha uyumlu karizmatik bir isimdi.

Mart
Pist üzeri gelişim var. Dayanıklılık ve tempo arttı. Alonso ve Jenson Button orta sıra mücadelesine girdi.

Mayıs
McLaren patronu Ron Dennis, McLaren-Honda'nın Mercedes'ten sonra sıradaki şampiyon olabileceğini ifade etti.

Temmuz
Macaristan GP'sinde her iki otomobil de 2014'ten bu yana ilk kez Q3'e kaldı. Fernando Alonso yedinci ve Jenson Button sekizinci oldu.

Ekim
Woking'de değişim. McLaren'deki sonuçlarla 1981'den beri ikon haline gelen Ron Dennis, yerini pazarlama uzmanı ve F1 fanı Zak Brown'a bıraktı.

Kasım
Takım şampiyonayı 76 puanla altıncı bitirdi. 2015'e göre 27 puanlık gelişim sağlandı.

daha sert fren yapabiliyorsunuz. Otomobil yeteneklerinin derinliklerini gösteriyor. McLaren her zaman size nazikçe yanıt veriyor ve sıcak Pirelli lastikleri iyi bir yol tutuşa izin veriyor. Otomobilin süper sıkı mimarisiyle kayma ve yol tutuş arasındaki geçişlerde net bir iletişim hissediyorsunuz.

NSX ile aynı yerlerden geçmek bazı kayıplar yaşatıyor. Honda hızlı, gerçekten hızlı fakat ağırlığı sebebiyle o kadar çılgınca değil. Frenleri normal sürüşte 720S'nin biraz uyuşuk frenlerinden daha iyi. Güç ünitesi ise onun kadar hızlı hareket edemiyor. Biraz daha muhafazakar lastikleri (Continental ContiSport Contacts) ise yol tutuşu da biraz azaltıyor. Ön taraf kolayca dışarıya taşabiliyor ve viraj çıkışlarında arka taraf gaza yüklendiğinizde kayabiliyor. Ani çıkışta hibrit desteği ise, zaten meşgul olan lastiklere fazla geliyor.

Şehre döndüğümüzde hava kararmıştı. Üç saat önce bıraktığımız şehir şimdi tamamen farklı hissettiriyordu. Tokyo karanlıktan sonra tanınmaz halde. Doğal ışıkların yokluğu, Jackson Pollock tabloları gibi bir şehir ışıkları nezaketi yaratıyor. Tokyo'nun zengin otomotiv kültürü her zaman vardır ama geceleri bu daha belirgin oluyor. Yerel pazarın modifiye edilmiş araçları ve egzotik modelleri bir karnaval havası yaratıyor.

Yüksek ve virajlı yoldan şehre inerken, sanki bir film setine iniyor gibi hissettik. Her yerde devasa ekranlar ve neon ışıkları göze çarpıyor. Shibuyu'nun uğultulu sokaklarından geçiyoruz, milyonlarca insanın geçtiği kavşakta duruyoruz

VİRAJI DÖNERKEN ŞEHİRDE BİZİ NEONLAR VE DEVASA EKRANLAR KARŞILADI

ve ardından tekrar Shinbashi'ye doğru gidiyoruz. Bitmek bilmeyen kırmızı ışıklarda ilerlediğimiz anlarda kendimizi şanslı hissediyoruz. Yeşil ışık dizisi, devasa şehir kanyonunda yol almamızı sağlıyor.

Neredeyse 18 saatten beri sürüş yapıyoruz ve her iki otomobil de hala konforlu. Hala ilgi çekmeyi başarıyorlar. Yine de NSX günlük sürüş otomobili anlamında daha yetenekli. Kullanıcı dostu ve güç ünitesi bir Jazz gibi şehir içinde sakince ilerleyebiliyor. Ama küçük bagajı olması üzücü. Doğru yolu bulduğunuzda Honda çevik ve tepkili. Limitlerinde ödüllendirici değil belki ama daha iyi yol tutan lastiklerle daha iddialı olabilirdi. Mesela NSX Type R gibi bir model...

NSX'in burada güç anlamında silahsız kalması şaşırtıcı değil ama Honda Civic Type R tarzı daha ciddi bir modelle daha fazlasını yapabilir. Tüm bu tork vektörü sistemi, aracın yüksek ağırlığının getirdiği dezavantajın önüne geçemiyor.

Hibrit olmayan 720S sadece basit bir otomobil değil. Sürüş keyfinin ve komplike olmayan mükemmelliğin buluştuğu bir sürüş makinesi. Shinbashi'de boş boş geziyor veya Suzuka'da tam gaz gidiyor olmanız da sürüş keyfinizi değiştirmiyor. Bu iki aracı da her gün kullanmak küçük otomobillerin öldürdüğü keyfi size veriyor (tabii diğer tarafta yüksek fiyatlara alacağınız aracı trafiğe sokma stresi var) ama McLaren her anlamda sıra dışı olmayı başarıyor.

Tokyo'da muhteşem virajlar sizi bekliyor

> **Fiyat** £144,765
> **Motor** 3493 cc 24v çift turbo V6 ve üç elektrikli motor, 573 HP@ 6500 d/dak, 646 Nm @ 2000 d/dak
> **Aktarma** 9 ileri çift kavramalı, dört çeker sürüş
> **Performans** 2.9 sn 0-100 km/s, 307 km/s, 10.1 lt/100 km, 228 g/km CO2
> **Süspansiyon** Önde çift salıncak, arkada çok kollu, adaptif amortisörler
> **Ağırlık** 1847 kg
> **Satış tarihi** Şimdi
★★★★★

MCLAREN 720S
> **Fiyat** £208,600
> **Motor** 3994 cc 32v çift turbo V8, 720 HP @ 7500 d/dak, 770 Nm @ 5500 d/dak
> **Aktarma** 7 ileri çift kavramalı, arkadan itişli
> **Performans** 2.9 sn 0-100 km/s, 341 km/s, 10.7 lt/100 km, 249 g/km CO2
> **Süspansiyon** Önde ve arkada çift salıncak, adaptif amortisörler
> **Ağırlık** 1419 kg
> **Satış tarihi** Şimdi
★★★★★

> 2017

Şubat
MCL32 tanıtıldı. Honda, rakiplerinin motor mimarisini örnek aldı ve kendine güveniyordu. Honda F1 patronu Hasegawa, "2016 Mercedes motoruyla eşdeğer olduğumuza inanıyoruz" dedi.

Mart
Güç ünitesinde ciddi titreşim problemleri vardı. Ayrıca dinamometre ve yarış pisti arasında korelasyon sorunu vardı. Vites kutusu ve yağ deposu etkileniyordu. Alonso açılış yarışında şöyle demişti: "Tek bir sorunumuz var o da güç ünitesi."

Nisan
Rusya'da Alonso'nun güç ünitesi formasyon turunda sorun yarattı. Alonso, "Bu artık gülünç oluyor" demişti.

Haziran
Honda motor güncellemesiyle Kanada'da da istediğini veremedi. McLaren'den Zak Brown medyaya şöyle konuştu: "Müşteri motoruyla F1'de kazanabilir miyiz diye düşünüyor muyum? Evet düşünüyorum."

Ağustos
F1 pisti dört haftalık aradan faydalanırken, McLaren'in yönetimi takımın geleceği ve rakamlar üzerine çalışıyordu. Honda ile yapılan ortaklık ücretsiz motor ve sponsorlukla 76 milyon sterlin kazandırmıştı, peki ama maliyeti neydi?

Eylül
McLaren ve Honda ayrıldı. McLaren, Renault motorlarına geçerken Honda ise Toro Rosso'ya geçti. Red Bull'un ikinci takımı, Honda ile daha yukarılara çıkmaya çalışacak.

Etkili tasarım kaliteli iç mekan

Audi Q5, ikinci nesli ile karşımızda. Audi'nin güncel çizgileri ile bezenmiş dış tasarımı, modern iç mekan ve iki farklı motor seçeneği ile Q5 dikkat çekiyor.

YENİ AUDİ Q5, tasarım olarak markanın güncel çizgilerini taşıyor. İri panjur ve ince farlar oldukça şık bir tasarım sunuyor. LED gündüz farları çizgisi yeni nesil Audi imajını destekliyor. Arka kısımda tek parça stop grubunun bagaj kapağıyla beraber hareket ettiğini görüyoruz. Stop grubu tasarım olarak öncüsüne benzese de modern bir yapıya sahip.

4,66 metre uzunluğa, 1,89 metre genişliğe, 1,66 metre yüksekliğe ve 2,82 metre dingil mesafesine sahip yeni Audi Q5'in boyutları, bir önceki nesline oranla artmış durumda. Boyut artışına karşın, Audi'nin hafif yapı teknolojisiyle zekice uygulanan yüksek dirence sahip çelik ve alüminyum karışımı maddelerden oluşan gövde, yeni Audi Q5'in motor seçeneğine bağlı olarak 90 kg'a kadar daha hafif olmasına imkan sağlıyor.

Yeni Q5, beş kişinin rahat bir yolculuk yapmasına imkan veren geniş bir yaşam alanı sunuyor. Yeni Audi Q5'in bagaj hacmi, öncüsü ile kıyaslandığında 10 lt artarak, arka koltukların kullanım şekline bağlı olarak 550 lt ile 610 lt arasında değişen bir değere ulaşırken, arka koltukların katlanmasıyla 1550 litreye kadar çıkabiliyor.

Audi Q5'in iç mekanda modern bir hava hakim. Üst donanım paketine sahip olan test aracında yer alan Q5'in dijital gösterge paneli oldukça kullanışlı. Bilgi ekranı orta konsolun üst kısmında ve sonradan konmuş gibi duruyor. MMI kumandaları vites konsolunda yer alıyor.

Audi Q5'te iki farklı motor seçeneği bulunuyor 2.0 lt dizel ve benzinli motor seçenekleri ile satılan Q5'in benzinli 2.0 litrelik hacimli motoru 252 HP güç üretiyor. 2.0 dizel motorsa 190 HP güce sahip. Test aracımızda bulunan bu dizel motor 3800 d/d'de 190 HP güç ve 1750 d/d'de ise 400 Nm tork üretiyor. 7 ileri S-Tronic şanzımana sahip olan araç ve dört tekerlekten çekiş sisteme sahip. Audi Q5, 0-100 km/s hıza 7.9 saniyede ulaşıyor. Maksimum hızı ise 218 km/s.

AHMET SAİD ÖZEN

Güvenlik iksiri

Volvo XC60, aktif ve pasif güvenlik önlemleri ile dikkat çekiyor. Volvo'nun yeni tasarım anlayışının yansıması olan XC60, rekabetçi yapısıyla dikkat çekiyor.

YENİ VOLVO XC60, Volvo Cars'ın yeni 60 Serisi modellerinin ilk temsilcisi olarak; İsveçli Premium otomobil üreticisinin, 90 modellerindeki bütün teknolojileri, bilgi birikimini ve deneyimini içinde barındırıyor. 9 yıl önce piyasaya sunulan ve dünyada yaklaşık 1 milyon adet satışla Avrupa'nın en çok satan orta boy SUV'u unvanına sahip XC60, bugün hala Volvo'nun toplam küresel satışlarının yüzde 30'unu oluşturuyor. Bu nedenle büyük bir merakla beklenen XC60, Volvo'nun yeni dönem dönüşüm planının da en önemli temsilcisi olarak öne çıkıyor.

Yeni XC60 da Volvo'nun yeni dönem teknolojileri arasında yer alan SPA platform üzerine inşa edildi ve Twin Engine Teknolojisi'nin avantajlarını yansıtıyor. SPA Platformunun esnekliğiyle mükemmel ön ve arka aks yol tutuş, sakin ve kontrollü gövde salınımları gibi sürüş konforu sunan Yeni XC60, hıza duyarlı direksiyon sistemi, mükemmel gürültü yalıtımı, kapsamlı kişiselleştirme olanaklarıyla da bu konforu tamamlıyor.

Volvo XC60, daha önceki versiyonundan oldukça farklı. XC90'danizler taşıyan XC60, sınıfındaki rakiplerine oranla daha sert bir görünüm sunuyor. Thor çekici tasarımı farlar diğer güncel Volvo modellerinde olduğu gibi XC60'ta da kullanılıyor. İri panjur da farlar gibi güncel Volvo modellerinden alıntı olarak duruyor.

Arka kısımda da modern çizgilere sahip stop grubu dikkat çekiyor. Daha önceki Volvo modellerinin aksine XC60'ın arka kısmı sadelikten uzak ve farklı çizgilere sahip.

İç mekanda da XC90'dan isler taşıyan XC60, oldukça modern tasarıma sahip. Otonom sürüşe yakın teknolojiler sayesinde güvenli sürüşe imkan tanıyan XC60, bu konuda oldukça başarılı.

Volvo XC90 D4'te kullanılan 2.0 lt turbo dizel motor 8 ileri otomatik şanzımanla kombine ediliyor. 1969 cc hacmindeki motor 190 HP güç ve 400 Nm tork üretiyor. 205 km/s maksimum hıza sahip olan aracın 0-100 km/s hızlanma değeri 8.4 saniye. Aracın ortalama yakıt tüketimi ise 5.1 lt/100 km.

Daha öncekileri unutturacak

BMW X3, üçüncü jenerasyonu ile karşımızda. Daha önce üretilen X3'lere göre daha sert ve sportif görünüme kavuşan yeni X3, teknolojik anlamda da rakiplerine göz dağı veriyor.

YENİ BMW X3'Ü merak ediyordum. Yurt dışı lansmanına giden birkaç arkadaşımla konuştuğumda değişimin büyük olduğunu söylemişlerdi. Bu değişim sadece dışında değil, teknolojilerinde de hissediliyor deniliyordu. Biz de aracı test için aldığımızda daha önceki 2 nesilden farklı ne olabilir bir bakalım dedik.

Öncelikle yeni ön görünüm dikkat çekici. Özellikle yeni böbrek yapısı aracı diğer 2 öncüsünde ayırıyor. Daha iri olan yeni panjur araca farklı bir tarz karıyor. M Sport paketinde bulunan adaptif farların yapısı araca farklı bir hava katıyor. Ön tampon girintili çıkıntılı yapısı ile M Sport karakterini yansıtıyor. Yandan bakılınca önceki versiyonundan sanki daha iri duran bir yapısı var ama ölçilerde çok farklılık yok. Ön çamurluktaki hava kanalcığı araca sportif hava katan detaylar arasında yer alıyor.

Arka kısımda önceki nesilde olduğu gibi çift parçalı stop grubu tercih edilmiş. LED stop grubu oldukça iri ve modern. Bagaj kapağı birçok yeni nesil SUV'da olduğu gibi ayak hareketi ile açılıyor. Yeni X3'teki bir yenilikte akıllı anahtar sisteminin kullanılması oluyor. Bu anahtarı 5 Serisi'nden hatırlıyoruz.

X3'ün eğlence sistemi oldukça etkili. Daha önce bir BMW kullandıysanız; iDrive size yabancı gelmeyecektir. Orta konsolun üstündeki dijital ekransa, el hareketlerinize duyarlı ve dokunmadan birçok işlevi yerine getiriyor.

Koltuklar zemine yakın olduğu için spor bir otomobil kullanıyor hissi yaşıyorsunuz. Ayrıca M Sport paketindeki koltuklar bir coupe koltuk yapısıyla bu hissi destekliyor.

X3'te kullanılan 1995 cc hacmindeki turbo dizel motor 190 HP güç ve 400 Nm tork üretiyor. 8 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman ekonomik kullanıma yatkın bir yapıya sahip. Ortalama 5.1 lt/100 km yakıt tüketimi ile de bunu gösteriyor. 210 km/s maksimum hız ve 8.1 saniye 0-100 km/s hızlanma değerleri de bu sınıf bir otomobilden beklenen performansı sunduğunu gösteriyor.

Ekonomik seçim

Yenilenerek Türkiye'de satışa sunuldu. Isuzu D-Max, ekonomik 1.9 lt motoru ile dikkat çekiyor. D-Max, Pick-up sınıfında tek yerli araç olma özelliğini sunuyor.

YENİLENEN ISUZU D-MAX, tek ve çift kabin seçenekleri ve üç farklı donanım seviyesiyle Türkiye'de satılıyor. Tüm özellikleriyle önceki nesilden daha da gelişmiş olan Yeni D-Max, Türkiye'de 4x2 ve 4x4 baz, donanımlı ve full donanımlı V-Cross versiyonlarıyla geniş bir yelpaze oluşturuyor.

D-Max'te baz modelden itibaren tüm versiyonlarda standart olarak sunulmaya başlanan Led gündüz farları, yokuş kalkış ve iniş desteği, elektrikli-ısıtmalı yan aynalar, uzaktan kumandalı kilit ve kadranlarda vites değişim göstergesi olarak dikkat çekiyor. Tüm versiyonlarda sunulan yeni 1.9 litrelik turbo dizel motor ise selefinde kullanılan 2.5 lt'lik çift turbolu motorla aynı güç oranını sunarak 164 HP ve 360 Nm tork üretiyor. D-Max'ın çalışkan karakterinin üzerinde inşa edilen motor, 3.5 ton çekme ve 1 ton yük taşıma kapasitesiyle kullanıcısının her ihtiyacını karşılayabiliyor.

V şeklinde tasarlanan yeni ön burun tasarımıyla ve yüksek oturuş pozisyonuyla sınıfının en iyi sürücü görüş açısını sunan Yeni D-Max, arka koltuktaki yolcular için de hem diz hem de baş mesafesinde sınıfının en geniş alanlarından birini sunuyor. Aracın yeni dinamik tasarımıyla birlikte önceki modele oranla 0,4 cd oranında daha düşük sürtünme katsayısı sunması ise yakıt ekonomisi, performans ve iyileştirilmiş kabin gürültü seviyesi anlamına geliyor.

Yeni darbe enerjisini emici tasarıma sahip kaput dizaynı, yeni ön tampon, yeni ön panjur, Led gündüz farları, ön tampona monte edilen nikelaj çerçeveli yeni sis farları, alaşım jantlar, 13 farklı dış renk seçeneği, Led stop lambaları ve bagaj kapağı D-Max'in dış tasarımındaki yenilikler olarak dikkat çekiyor.

Yapılan geliştirmelerle 1.9 lt'lik motora sahip Yeni D-Max'in yakıt tüketimi selefine oranla yüzde 7 ila yüzde 18 oranında azaltılıyor. Yeni D-Max V-Cross, 1.9 lt'lik yeni motoru ve 6 ileri otomatik şanzımanla 7.8 lt/100 km ortalama yakıt tüketimi sergiliyor.

car TOP 10.

Sanatsal otomobiller

Tarihteki birçok sanatçı, otomobiller üzerinde de çalışma sergilediler. Yaptıkları ise başyapıt ve canavarlık arasında bir yerlerde konumlandı.

1

Sonia Delaunay'ın Matra 530'u **(1968)**

Soyut sanatçı Sonia Delaunay otomobiller giydirmeyi seviyordu. 1925 Citroën B12 güzelce giydirmişti. Ayrıca 1968 Matra 530'da da kareli bir tasarımla öne çıktı. Her ikisi de dikkat çekiciydi. Sınırlı üretim 1995 model VW Polo Harlequin'e ilham oldu.

2

Alexander Calder'in BMW 3.0 CSL'si **(1975)**

BMW'nin uzun zamandır devam eden sanatsal otomobil serileri 1975'te Alexander Calder'ın yarış modeli 3.0 CSL'si ile başladı. Hala en iyilerden biri. Calder, onu pazarlama faaliyetinden çok arkadaşı Hervé Poulain adına Le Mans 24 Saat yarışlarında mücadele etmesi için boyamıştı.

3

Marcel Wanders'in VW Beetle baz alınan Antilop'u **(2004)**

Sanatçıdan daha çok endüstriyel tasarımcı olan Hollandalı Marcel Wanders, VW Beetle şasisini kullanarak sanatsal bir yaklaşım sergiledi. Ortaya Antilop sanatsal otomobil çıktı. Oldukça parlak bir modeldi.

4

Banksy'nin Triumph GT6'sı **(2005)**

İtalyan tasarımcı Giovanni Michelotti, 60'ların sonunda Triumph'un güzel bir spor otomobil yapmasına yardımcı oldu. 35 yıl sonra üçüncü jenerasyon GT'nin özel bir boyamasıyla karşılaştık. Doğru Londra'da bir konteynırın üzerinde görüldü ve yeni bir sanatsal otomobil doğdu.

5

Tracey Emin'in Fiat 500'ü **(2007)**

Margate'ın en harika tasarımı 2007'deki dört Fiat 500'dü. İlki 42 bin sterline açık artırmada satıldı. 2008'deki ise 200 bin sterline gitti. 2011'de ilk aracın aynısı 13 bin 750 sterlinden satıldı.

6

Andy Saunders'in Picasso Citroën 2CV'si **(2007)**

20. yüzyılın en harika sanatçılarından ilham alan ve farklı otomobilleriyle öne çıkan küratör Andy Saunders, MPV olmayan Picasso'yu yaptı ve ortaya asimetrik bir tasarım çıkıt. Citroën 2CV parçaları kullandı. Ayrıca 100 km/s hıza çıkabiliyordu.

7

Damien Hirst'in Audi A1'i **(2010)**

Hirst'in meşhur köpekbalığını bilirsiniz ama bu defa tarzını Audi A1'e yansıttı. Renkli tasarım sayesinde pop efsanesi Elton John ev sahipliğinde 350 bin sterlinlik açık artırmayla satıldı. Daha önce Hirst'in orijinal Mini'si de dikkat çekmiş ve Serpentine Galerisi'nde sergileniyor.

8

Crash'in Ferrari F430'u **(2015)**

Kendine has grafiti efsanesi Crash (Metro Sanatı kitabında yer alıyor), sprey boyasını direkt olarak F430'un gövdesinde kullandı ardından 2015 NY Otomobil Fuarı'nda Martino Auto Concepts tarafından sergilendi. Her açıdan farklı görünüyordu.

9

Peter Blake'in Bentley Continental GT'si **(2016)**

Beatles'ın Lonely Hearts Club Band albüm kapağının arkasında efsane, bu kez Bentley'in Mulliner departmanı ile bir araya geldi. Farklı renkler aracın kabininde de kendini gösterdi. Şaşırtıcı...

10

Joel Brown'ın Anglerfish'i **(2012)**

Nevada bazlı çöl festivali otomotiv sanatı ve mekanik deneyimlerle kendini gösteriyor. Bunlardan biri ise yıllık karnaval Mad Max tarzı araçların sergilenmesiydi. Tek bir model koymak zordu ama biz sizin için dikkat çekici olanlardan birini seçtik.

Milwaukee'deki Harley-Davidson® genel merkezinin üst basamağında sahneye çıkan yeni Breakout®.

ÇARPICI BİR İZ BIRAKIR.

Uzun ve kaslı tasarımıyla drag mirasının mükemmellikle vücut bulmuş hali olan yepyeni Breakout®. Milwaukee-Eight® 107 ve 114 motorları ile ruhu tatmin eden saf bir sürüş sunuyor.

HARLEY-DAVIDSON® BOSPHORUS

Atatürk Oto Sanayi Sitesi, 53.Sokak, No:3, 34398, Maslak, İstanbul
0212 356 53 53
info@bosphorusmotor.com

ALL FOR FREEDOM
FREEDOM FOR ALL™

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES

YENİ JAGUAR E-PACE

PARTİ BAŞLASIN

JAGUAR

Jaguar'ın kompakt performans SUV aracı Yeni E-PACE, 250 BG Ingenium motoruyla yollarda kükremeye hazır. Asıl eğlence şimdi başlıyor.

JAGUAR-TURKIYE.COM
0850 252 80 80

THE ART OF PERFORMANCE

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.